

رئاسة الجمهورية
المجالس القومية المتخصصة

موسوعة
المجالس القومية المتخصصة
١٩٧٤ - ١٩٨٩

المجلد الرابع

تقديم :

يشهد العالم ثورة متصاعدة فى وسائل الاتصال والمواصلات ، تنبىء بواورها عن سرعة التأثير المتبادل بين مختلف الدول والشعوب . وترجع أهمية ذلك الى ارتباط خدمات النقل والمواصلات ارتباطا وثيقا بمختلف الأنشطة البشرية ، وتصاعد أهميتها مع اطوار نمو المجتمعات وتقدمها ، حتى أصبحت مقياسا من مقاييس الحضارة ، فعن طريقها يتم الترابط داخل المجتمع الواحد ، والاتصال والتعارف وتبادل المنافع والتمازج الحضارى عالميا ، ويشير تطور هذه الخدمات فى امة من الأمم الى مدى ما أحرزته من رقى وتحضر .

ومن ناحية اخرى يتزايد الاهتمام بتلبية احتياجات الانسان ، باعتباره غاية كل تنمية وهدفها ، ولا شك ان انتاج وتوفير السلع والخدمات الضرورية ، يأتى بين أولويات هذه الاحتياجات ، وتمثل وسائل النقل والمواصلات المعبر الأساسى لتحقيق تلك الغايات .

وانطلاقا من هذه المفاهيم بحث المجلس القومى للانتاج هذه الموضوعات ، أخذا فى الاعتبار أهمية تحقيق متطلبات التنمية بشقيها الانتاجى والخدمى .

ومن ثم رؤى الجمع بين دراسات النقل والمواصلات ، ودراسات التموين والتجارة الداخلية ، ليضمها جميعا هذا « المجلد الرابع » من موسوعة المجالس القومية المتخصصة .

وقد تلازم بحث المشكلات الملحة والعاجلة مع اعداد السياسات والاستراتيجيات طويلة المدى . مع ملاحظة أن تسارع التطورات وتلاحق المتغيرات اقتضيا تحديث بعض الدراسات . كما كان لمستحدثات العلم والتكنولوجيا أثرها فى تطوير بعضها الآخر .

. . .

وفى مجال النقل والمواصلات ، كان من أبرز ما نبهت اليه الدراسات المبكرة - لمشكلة النقل بالقاهرة الكبرى - حتمية استخدام مترو الانفاق ، من خلال خطة لتنفيذه على ثلاث مراحل . كما أنجزت دراسة موسعة عن قناة السويس أوضحت أهمية تطويرها وتحديث خدماتها ، بالاضافة الى العناية بالكرة بأهمية دور النقل والمواصلات فى تعمير سيناء .

وام تقتصر الدراسات على مواجهة الأوضاع الملحة ، بل امتدت لتشمل مختلف مشكلات النقل الداخلى والخارجى ،

وقد حظى رسم السياسات ، بجانب كبير من دراسات المجالس فى هذا القطاع ، ومرد ذلك إلى ما تمثله

من أهمية على صعيد الاتصال اداخلي والخارجي . ففي المجال الأول ، كان من بين الدراسات الاستراتيجية تطور الطرق وحركة النقل عليها ، والنقل المائي الداخلي ومستقبله ، والاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية ، وسياسة السكك الحديدية ، وتطوير الخدمة البريدية . وفي المجال الثاني ، كان الاهتمام بالنقل البحري والمواني ، باعتبار أن النقل البحري هو الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية ، الى جانب دوره الهام في نقل الركاب . ومن ثم شملت دراساته الاستراتيجية : المواني المصرية وتطويرها ورفع كفاءتها ، والحاجة الى إنشاء « موانئ » جديدة ، وفي مقدمتها ميناء دمياط ، والذي تم انشاؤه فعلا .

ولما كان النقل الجوي يمثل عنصرا رئيسيا للانتقال والاتصال بين الشعوب والدول المختلفة ، مع تعاظم دوره في النقل الداخلي - فقد اشتملت استراتيجيته على عدة دراسات ، استوعبت : مشكلات الطيران المدني والنقل الجوي ومواجهتها ، وتطوير أوضاعه ، ورسم سياسته المستقبلية ، وأوضاع المطارات المصرية ووسائل تطويرها .

وكان من بين الموضوعات التي لقيت عناية خاصة : سياسة النقل في المجتمعات الجديدة ، إذ توخت الدراسة الخاصة بها ، توضيح الصلة الوثيقة بين سياسة إنشاء المجتمعات الجديدة في معادلة واحدة مع سياسة اختيار الوسائل المثلى للنقل ، وذلك تحقيقا للترابط بين هذه المدن وبين المجتمعات التقليدية المحيطة بها ، بحيث تتواءم السياستان معا ، في إطار قومي متكامل .

وفي مجال التموين والتجارة الداخلية ، كان هدف الدراسات في مجموعها : تقليل الفجوة الغذائية بالقدر الممكن ، وتخفيف حدة المشكلة التموينية ، بتوفير حاجات المواطنين مع عدالة التوزيع . الى جانب تقدير الاحتياجات المستقبلية من مختلف السلع .

ولذلك اتسمت كل دراسة من هذه الدراسات بالجمع بين عرض الحلول المباشرة ، وبين السياسات على المدى الطويل . ويظهر ذلك في الدراسات التي خصصت لمواجهة : المشكلة التموينية ، ومشكلة الخبز وسبل علاجها ، وارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء ، وتطوير التجارة الداخلية .

كما خصصت دراسة موسعة لاستراتيجية انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات شملت : اللحوم الحمراء ، والدواجن والبيض ، والأسماك والألبان .

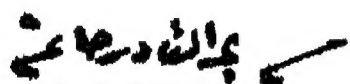
وإذا كانت هذه إشارات سريعة إلى بعض عناوين موضوعات النقل والمواصلات والتموين والتجارة الداخلية

فسيطالع القارئ مستخلصات دراساتها في هذا « المجلد » ، طبقا لما أقره المجلس القومى للانتاج خلال خمس عشرة دورة . أما المادة الأصلية الموسعة فقد أنجزتها شعبتا : النقل والمواصلات ، والتموين والتجارة الداخلية ، بمن تضمان من كبار المختصين ، ومن أصحاب الخبرات العلمية والعملية في هذا الميدان .

. . .

وبعد .. فانى أرجو أن ينال هذا العمل من عناية القراء والمختصين ما يحفزنا على استكمال إصدار موسوعة المجالس القومية ، لتكون معلما من معالم العمل الوطنى على طريق التنمية الشاملة .

وعلى الله قصد السبيل ،،،



د . محمد عبدالقادر حاتم

المشرف العام

على المجالس القومية المتخصصة

النقل والمواصلات و التمويل والتجارة الداخلية

دراسات وتوصيات المجلس القومى للانتاج والشئون الاقتصادية

القسم الأول :

النقل والمواصلات

الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات

ان قطاع النقل والمواصلات ، من أكثر القطاعات تأثيرا فى سياسة الانفتاح ، ومن أول ما يجب أن تتجه اليه هذه السياسة ، نظرا لتأثيره خلال السنوات الماضية من عدم كفاية الاموال التى خصصت له لأعمال الصيانة والتجديد والاضافات ، حتى تنهيا مرافقه وتحسين على درجة من الكفاية والمقدرة لتخدم بكفاءة سياسة الانفتاح فى مجالات الاقتصاد القومى .

لذلك حرص المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية ، على دراسة علاقة سياسة الانفتاح بقطاع النقل والمواصلات ، وقد قامت شعبة النقل بالمجلس بدراسة هذا الموضوع دراسة مستفيضة ، كما ناقشه المجلس ، وانتهى فيه الى ما يلى :

فى قطاع النقل البحرى والموانئ والتخزين
يمكن النظر الى الانفتاح الاقتصادى فى مجال النقل البحرى والموانئ والأنشطة التى تتعلق بهما من زاويتين :

الاولى : الانفتاح فى مجالات النقل البحرى والأنشطة المكمل له .
الثانية : دور النقل البحرى فى مواجهة متطلبات الانفتاح الاقتصادى فى الأنشطة الأخرى ، باعتباره الركيزة الأساسية التى تربط بين الداخل والخارج .

أولا : الانفتاح فى مجالات النقل البحرى والأنشطة المكملة

كان قطاع النقل البحرى من أوائل قطاعات الدولة التى بادرت بتطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادى ، وذلك بالسماح بإنشاء الشركات الخاصة وشركات رأس المال المشترك ، والعمل على تطوير وزيادة كفاءة وسعة عناصره المتاحة المختلفة مثل : الموانئ والاسطول البحرى ، بتدبير القروض لمشروعات محددة مدروسة من البنك الدولى للإنشاء والتعمير ، ومن مصادر التمويل المختلفة .

وعلى الرغم من قيام وزارة النقل البحرى بوضع سياسة عامة تحدد مدى الانفتاح بالنسبة لكل نشاط من أنشطة هذا القطاع وما يلزم اتخاذه من حدود وضوابط بالنسبة لكل مجال ، فإن المجلس يرى ضرورة تحديد المفاهيم الأساسية والخطوات الرئيسية للحدود والضوابط بالنسبة لكل مجال ، وأن تلتزم بها أجهزة الدولة التى لها علاقة بقطاع النقل البحرى ، على المدى الطويل .

وذلك فضلا عن المعوقات العامة التى تحول دون انطلاق مشروعات الانفتاح الاقتصادى فى مجال النقل البحرى والتى ظهرت فى واقع الممارسة والتجربة ، ويمكن تلخيصها فيما يلى :

- عدم وجود تخطيط متكامل على مستوى الدولة لحجم التجارة المتوقعة، المدى المتوسط والطويل .

- عدم توافر النقد المحلى اللازم للمشروعات التى سبق اقرارها بالتشط السابغة المتتابعة ، والتى لم تنفذ حتى الآن ، علاوة على قصور الطاقة التنفيذية لمل هذه المشروعات ، مما يدعو الى إحجام المستثمرين الأجانب عن المساهمة فيها .

- عدم اعتماد التكلفة للمشروعات التى يحتاج تنفيذها لأكثر من سنة مالية واحدة ، مما يؤدى الى تعثر انتظام انتهاء هذه المشروعات فى مواعيدها المحددة لتنفيذ الخطط الأخرى المعتمدة عليها ، فضلا عن تعرض تكلفة تنفيذ هذه المشروعات للزيادة المطردة بما لا يشجع المستثمرين الأجانب على المساهمة فى هذه المشروعات .

- قصور طاقات الموانئ المصرية ومعداتها عن مجابهة حجم التجارة المتزايدة بسبب الانفتاح الاقتصادى ، والاعتماد على ميناء واحد هو ميناء الاسكندرية الذى تعرض لاختناقات وغرامات تأخير وعلاوات تكديس ، وتلف بعض هذه البضائع للاضطراب الى تخزينها فى ساحات مكشوفة ، سواء داخل وخارج الميناء .

- عجز القوى البشرية المدربة وهجرتها للخارج بسبب ضعف الاجور والحوافز .

- المعوقات العامة على مستوى الدولة ، مثل : عدم وجود أماكن إقامة ، وأجهزة اتصالات داخلية وخارجية .

- طول الاجراءات وتعديدها وعدم وجود هيئة مركزية لحسم القرار النهائى قبل التنفيذ .

وفى إطار وضع السياسة المحددة للانفتاح الاقتصادى فى قطاع النقل البحرى ، نوضح فيما يلى ما يجب أن يكون عليه التخطيط بالنسبة للأنشطة المختلفة لهذا القطاع .

الموانئ والسعة التخزينية

على مستوى الجمهورية

(أ) طاقة الموانئ :

تبلغ طاقة الموانئ الحالية حوالى ١٥ مليون طن سنوياً (بخلاف البترول ومواد التعدين) والطاقة المستهدفة حتى سنة ١٩٨٠ يمكنها أن تواجه التجارة الخارجية التى تقدر بحوالى ٢٣ مليون طن سنوياً حتى تلك السنة على أساس زيادة ٥٠ ٪ عن معدل حجم التجارة الحالى ، بشرط أن تنفذ المشروعات التى تقدمت بها وزارة النقل البحرى فى خطة ٧٦ / ١٩٨٠ ، لكى تصبح طاقة الموانئ على النحو التالى :

اسم الميناء	الطاقة الحالية	الطاقة المستهدفة ١٩٨٠
ميناء الاسكندرية	١٢ مليون طن	١٥ مليون طن
ميناء الدخيلة	—	٥ مليون طن
ميناء بور سعيد	١ مليون طن	٢ مليون طن
ميناء بور ابراهيم	١,٥ مليون طن	١,٧٥٠ مليون طن
ميناء الادبية	٠,٢٥٠ مليون طن	٢,٢٥٠ مليون طن
ميناء سفاجة	٠,٧٥٠ مليون طن	٢ مليون طن
الجملة	١٥,٥ مليون طن	٢٨ مليون طن

ملحوظة :

طاقة ميناء الاسكندرية الحالية للبترول ٩ مليون طن سنوياً ، استغل منها سنة ١٩٧٤ حوالى ٥,٥ مليون طن فقط ، وهذه الطاقة تكفى حتى سنة ١٩٨٠ . أما بالنسبة لبترول خليج السويس فيتم نقله بواسطة خطوط أنابيب البترول أو الناقلات .

حتى يمكن تنفيذ هذه الخطة ، يوصى المجلس بالآتى :

- اعتماد الخطة الخمسية ١٩٧٦ - ١٩٨٠ المقدمة من وزارة النقل البحرى ، وتدبير النقد المحلى والاجنبى اللازم ، مع اعطاء الاسبقية لهذه المشروعات وما يلزمها من مشروعات مكملة للانفاذ من القروض الميسرة التى تحصل عليها الدولة .

- تدعيم الطاقة التنفيذية المتوفرة الآن فى مصر بالنسبة لانشاء الموانئ ، وذلك بتكوين شركات جديدة محلية (قطاع عام أو قطاع خاص) أو رأس مال مشترك ، أو الاستعانة بالشركات العالمية فى هذا المجال .

- إدخال التكنولوجيا الحديثة فى تصميم وتخطيط المشروعات للموانئ الجديدة أو التوسعات فى الموانئ الحالية ، مع الاستعانة بالخبرات الأجنبية المتخصصة فى هذا المجال .

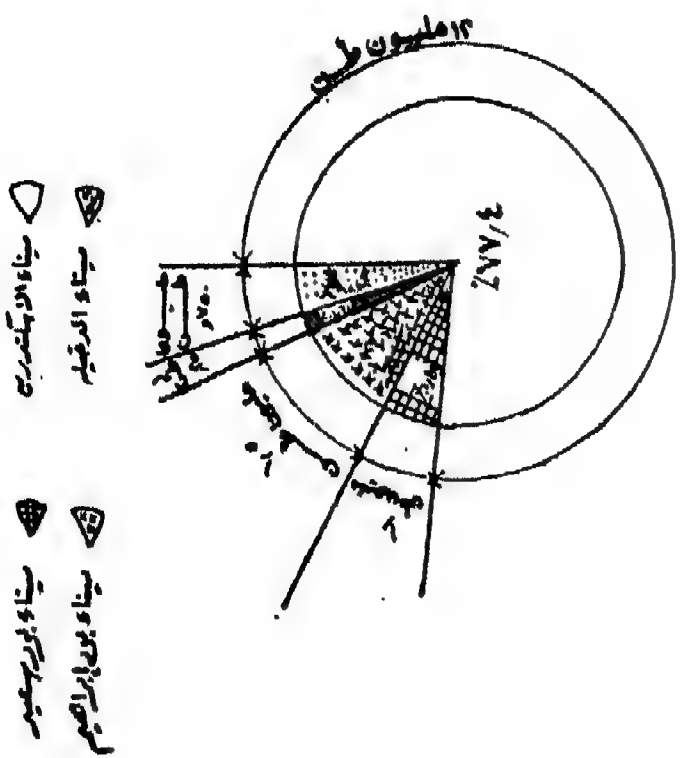
ان طاقة الموانئ السابقة الاشارة اليها حتى سنة ١٩٨٠ ، لا يمكن لها أن تتحقق الا اذا توفرت وسائل النقل المختلفة من : سكة حديد ونقل برى ونقل نهضى من وإلى داخل البلاد ، مع اعطاء الدفعة المؤثرة لمرفق النقل النهضى ، وتدعيم مرفق السكة الحديد بعربات البضائع الصلب والجرارات وغيرها ، وضرورة الاسراع فى استكمال انشاء خط سكة حديد ما بين ميناء سفاجة وقتنا .

(ب) العناصر اللازم توافرها لضمان انسياب تداول حجم التجارة بالموانئ :

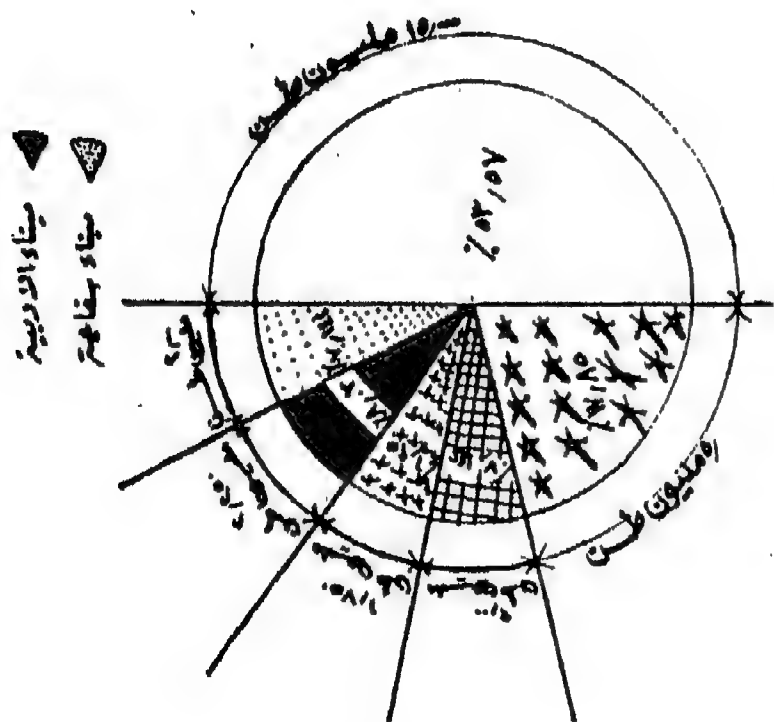
- ضرورة اعادة توزيع حجم التجارة على كافة موانئ الجمهورية بالبحرين الابيض والاحمر ، بما يتناسب مع مصادر التجارة ومناطق الاستهلاك والانتاج ، وبما يكفل الاستغلال الكامل لطاقات الموانئ ، وعدم حدوث أية اختناقات بأى منها .

طاقة السوانسى

الطاقة الحالية



الطاقة المستهدفة عام ١٩٨٠



وفي هذا الصدد يوصى بالآتي :

(أ) المواد التموينية المستوردة من الجنوب (قمح ، شاي ، بن) يتم تداولها عن طريق موانئ سفاجا والسويس .

(ب) تداول مواد التعمير الواردة من الشمال لمنطقة القناة وسيناء وشرقي الدلتا ، وهي : حديد التسليح ، أخشاب البناء ، الاسمنت - عن طريق ميناء برز سعيد ، مع إلزام الجهات المستوردة لتحديد هذا الميناء كميناء وصول عند التعاقد .

(ج) توزيع التجارة الواردة المتعاقد عليها على مدار السنة ، مع الأخذ في الاعتبار أثر مواسم تصدير الحاصلات الزراعية - بما يتناسب مع الطاقات المتاحة في الموانئ المختلفة .

- دراسة تخصيص بعض الموانئ الحالية والمستقبلية حتى سنة ٢٠٠٠ - بالبحرين الأبيض والأحمر ، أنواع محددة مثل الفحم ، وتخفيض « موانئ » لأغراض الصناعة والتعدين والبتروكيمياويات بما يتناسب مع حجم التجارة النوعية بها ، مع تخصيص « موانئ » للأغراض العسكرية خارج نطاق الموانئ التجارية .

- ضرورة عمل دراسة مفصلة عن الوضع الأمثل لإنشاء أرصفة الحاويات بالنسبة لموانئ الجمهورية ، بما يلائم مواقع المناطق الحرة وحجم واتجاه البضائع العابرة ، قبل البدء في أية عمليات انشائية لمثل هذه الأرصفة نظرا لضخامة حجم الاستثمارات اللازمة .

- أن يكون التعاقد على نقل التجارة الخارجية بواسطة السفن الحديثة مثل : سفن الحاويات وسفن الدحرجة والعبارات ، بدلا من استخدام سفن الشحن التقليدية ، لما يترتب عليه من توفير الوقت والتكلفة ، وضمان الاستخدام الأمثل لساحة الموانئ المتاحة .

- أن يكون التعاقد على السفن الناقلة للتجارة الخارجية مقصورا على السفن الحديثة البناء والتجهيز ، منعا من تعطيلها بالموانئ ، مما يكلف الاقتصاد القومي أعباء باهظة .

- استكمال تعميق بوغاز ميناء مرسى مطروح الجارى إنشاؤه الآن

وتقييم استخدام المرحلة التي تمت ، وتأجيل تنفيذ باقى مراحل إنشاء هذا الميناء الى مرحلة مستقبلية تواكب خطة تطوير منطقة الصحراء الغربية ، واستكمال وسائل ربطها بداخل الجمهورية ، والاستفادة من الوضع الحالي للأغراض السياحية بصفة أساسية .

- اسناد عملية إنشاء وتشغيل بعض الموانئ الجديدة ، مثل : ميناء النخيلة ، وأرصفة الحاويات ، الى شركات عالمية متخصصة ، أو برأس مال مشترك ، أو عن طريق الإيجار الطويل المدى - الى أن تتوفر الخبرات المحلية اللازمة ، وحتى لا يمثل إنشاء مثل هذه الموانئ عبئا على المتاح من الاستثمارات ، سواء المحلية أو الاجنبية .

- يوصى المجلس بسرعة البدء في وضع خريطة تخزين على مستوى الجمهورية لاستيعاب التجارة الخارجية بأنواعها المختلفة ، بالاستعانة بالخبرات العالمية المتخصصة واستعمال التكنولوجيا الحديثة في هذا المجال .

ومن الضروري العمل على إعداد مناطق تخزين جديدة على مستوى المحافظات والوحدات الاقتصادية ، يمكنها استيعاب احتياجات كل منها من التجارة الخارجية حتى سنة ١٩٨٠ ، مع دراسة إمكان إلزام الجهات المتعاقدة المختلفة بتدبير السعات اللازمة لتعاقداتها قبل إبرام التعاقدات .

- بالنسبة للمناطق الحرة المرتبطة بالموانئ ، فإن الأمر يحتاج لدراسة عميقة متخصصة بالنسبة لكل ميناء على حدة ، يراعى فيها توفر المشروعات الاستثمارية واقتصادياتها وحجم المنطقة الحرة ، بما يواكب خطة التنمية الشاملة للدولة .

النقل البحري

الاسطول التجارى والخدمات البحرية

في مجال الاسطول التجارى يلاحظ التالي :

- أنه من الآن وحتى سنة ١٩٨٠ لا تمثل طاقة الاسطول المصرى حصة أمام مشروعات الانفتاح الاقتصادى ، لأن ما يزيد على طاقة

الاسطول المصرى بشقيه : القطاع العام والخاص ورأس المال المشترك . يتم نقله على سفن أجنبية . ولكن من الملاحظ أن الاسطول المصرى الحالى قام بنقل ١٥.٨ ٪ من حجم البضاعة العامة سنة ١٩٧٤ ، وأن المتوفر من ناقلات البترول المصرية يستخدم حاليا فى النقل الساحلى فقط ، بينما لا يساهم الاسطول المصرى فى نقل البضائع الصب الجاف ، ومعظمها مواد تموينية : قمح ، ذرة ، دقيق ، فول .

- أن قصور الاسطول البحرى المصرى عن الاسهام فى نقل التجارة الخارجية بتصميمه المشروع دوليا (٥٠ ٪) ، يشكل عبئا ماليا على الاقتصاد القومى ، نتيجة لاستخدام السفن الاجنبية . ويستنفد هذا جزءا كبيرا من النقد الاجنبى المتاح ، والذي يمكن استخدامه فى مشروعات حيوية أخرى للدولة ، مما يستدعى البدء فورا فى زيادة طاقة الاسطول المصرى ، خاصة وأنه من المتوقع أن يصل حجم التجارة الخارجية عام ٢٠٠٠ الى حوالى ٥٠ مليون طن ، بخلاف البترول ومواد التعدين ، وحتى بافتراض الوصول بهذه الطاقة للاسطول المصرى الى ٢٥ ٪ من حجم التجارة الخارجية ، فإن ذلك يستلزم أن ينقل الاسطول المصرى سنة ٢٠٠٠ حوالى ١٢.٥ مليون طن سنويا من النوعيات سالفة الذكر ، بالإضافة الى : ناقلات البترول ، وناقلات مواد التعدين ، وسفن نقل الركاب .

- أن توفير هذه الطاقة المستهدفة للاسطول المصرى يتطلب استثمارات ضخمة لا يمكن الاعتماد فيها على التمويل الحكومى وحده ، وبالتالي يصبح من المتوقع التوسع فى فتح المجال أمام استثمارات القطاع الخاص ورأس المال المشترك فى تمويل مشروعات التوسع فى طاقة الاسطول الوطنى .

التوصيات

وعلى ضوء ما سبق - فى هذا المجال .. يوصى بما يأتى :

* وضع خطة شاملة لحجم الاسطول التجارى الوطنى حتى عام ٢٠٠٠ ، تمكنه من نقل ما لا يقل عن ١٢.٥ مليون طن ، على أن تحدد فى الخطط الخمسية التفصيلية طاقة النوعيات المختلفة من السفن ، بما فى ذلك سفن نقل الركاب ، مع الأخذ فى الاعتبار اتجاهات التطور

الحديث فى مجال النقل البحرى .

* تحديد دور كل من : القطاع العام والقطاع الخاص ورأس المال المشترك فى المساهمة فى تنفيذ هذا التخطيط كما وتوعا بالنسبة للتجارة الوطنية ، وبالتالي يمكن وضع مشروعات محددة ومدروسة ، ودعوة القطاع الخاص ورأس المال المشترك الى تنفيذها طبقا للخطة الخمسية التالية .

* أن يتم وضع هذا التخطيط بصفة عاجلة ، أخذا فى الاعتبار أن تساهم الدولة أساسا فى مشروعات استثمار مشترك ، بما يساعدها على تنفيذ المستهدف من الخطة بالنوعيات المناسبة من السفن ، طبقا لتطوير التكنولوجيا فى صناعة السفن ونوعيات البضائع المطلوب نقلها .

* أنه فى إطار العناصر السابق ذكرها يمكن ترك المجال للتنافس الحر بين شركات القطاع العام والخاص ورأس المال المشترك ، بما يعود على الاقتصاد القومى بالفائدة ، خاصة فيما يتعلق بتخفيف العبء على المدفوعات من النقد الاجنبى ، مع قصر الرعاية بالنسبة لشركات القطاع العام على الاولوية فى حالة التساوى بالنسبة للتوالين وخلافه . وكذلك إعطاء افضلية للاساطيل الوطنية على الاساطيل الأجنبية . ويتطلب هذا استصدار التشريعات الواضحة لتنظيم العلاقة على هذا الاساس بين الشركات المختلفة الحالية والمستقبلية .

فى مجال الخدمات البحرية

استنادا إلى الدراسة التى قام بها المجلس فى هذا المجال ، يوصى بالآتى :

التوصيات

بالنسبة للتوكيلات الملاحية :

* اتاحة الفرصة للتنافس بتزاجد أكثر من شركة قطاع عام فى كل من الاسكندرية ومنطقة القناة ، مع تحرير هذه التوكيلات فورا من كافة القيود المالية والادارية المفروضة عليها ، على أن تقوم وزارة النقل البحرى بتوسيع مجال العمل فى هذا النشاط الخاص تدريجيا ، وتوقيتا بما يتفق مع الصالح العام .

مع أخذ كافة الضمانات والضوابط التى تمنع تهريب إيراداتها الى الخارج ، وعلى أن تحصل خزانة الدولة على ائارة من حصيلة هذه

التركيبات الخاصة ، تعرض النقص في حجم النشاط في التوكيلات
المنحبة التابعة للقطاع العام .

* بالنسبة للتوريدات :

* ضرورة أن يساهم القطاع الخاص مع القطاع العام في هذا
النشاط ، مع وضع الضوابط وتسيير هذه الخدمات ، بحيث يؤهل إلى
الخرانة ما تتكبد من دعم لبعض هذه الخدمات .

كما يوصى المجلس بضرورة تدعيم وتنشيط دور الغرف الملاحية
لتدعيم بالمهام الراجية عليها طبقا للغرف الدوائى مثل هذه الغرف .

حجز المراكبات على السفن :

* ازالة المعوقات التي تجعل الشاحنين وحجوزين عن التعامل مع
الشركات العامة لأعمال النقل البحري التي خولها القانون حجز
المراكبات للجهات الحكومية في القطاع العام والشركات التي تساهم
فيها الدولة بنسبة لا تقل عن ربع المال (شركة مارتانس) مع إعطائها
الحرية لتعمل بأسلوب القطاع الخاص ، والزامها بالحصول على أكل
النوالين وأحسن الشروط وبادق الاراميد وعلى أحسن السفن ،
وبخاصة الحديث منها .

* أن تقوم وزارة النقل البحري بدراسة انشاء شركة أخرى قطاع
عام بنسب نشاط شركة مارتانس لإيجاد التنافس بينهما .

* تشجيع القطاع الخاص وشركاته لتكوين رابطة ترعى مصالحهم
وبالتالى مصالح المستهلك العادى ، والحصول على أقل الاسعار في
الأسواق للسواك العالمية للملاحة .

* العمل على تكوين اتحاد للشاحنين ، يجمع شركة أو شركات
القطاع العام وشركات رابطة شاحنى القطاع الخاص المشار اليها في
البند السابق بما يكفل خدمة الاقتصاد القومى ويستهدف مصالح
المستهلك المصدري العادى ، عن طريق التنافس في الحصول على أقل
النوالين وأحسن الخدمات للتجارة الخارجية بشقيها القطاع العام
والخاص ،

شحن وتفريغ السفن :

* إعطاء جميع شركات الملاحة الوطنية القائمة حاليا ، الحق
المنحوب للشركات الملاحية المصرية الخاصة أو المشتركة المنشأة في ظل
قوانين استثمار المال العربى والاجنبى - في القيام بعمليات شحن
وتفريغ سفنها أو المستأجرة بمعرفتها ، مع تدعيم شركات الشحن
والتفريغ التابعة للقطاع العام ، وإعطائها الحرية في القيام بأعمالها
لمواجهة المنافسة الشريفة مع غيرها من الشركات .

* اصلاح السفن :

* ضرورة إعطاء قطاع اصلاح السفن والوحدات القائمة دفعة
مؤثرة ، لما في ذلك من أثر خطير على كفاءة الاسطول الوطنى ، ولأن
اصلاح السفن من الأنشطة المربحة والمستقبلة للنقد الاجنبى . مع عدم
قصر هذا النشاط على القطاع العام ، والسماح بذلك لشركات قطاع
خاص ذات كفاءة عالية أو شركات رأس مال مشترك للقيام بنشاط في
هذا المجال .

ثانيا : دور النقل البحري في مواجهة متطلبات

الانتفاخ الاقتصادى في النشاطات الأخرى

أما عن دور النقل البحري في مواجهة متطلبات الانتفاخ الاقتصادى
في النشاطات الأخرى ، فنجد أنه من الضرورى أن ننبه الى أن النقل
البحري (موانى - أساطيل - السعة التخزينية) وما يتبع ذلك من
مناطق حرة وغيرها ، هي الرباط الذى يربط بين الأنشطة الداخلية
والعالم الخارجى ، رأى قصور أو ضعف في هذا الرباط سيقيد أو
يعرقل الانتاج في الأنشطة الأخرى .

وبرغم أنه لم تتم حتى الآن الدراسات الشاملة التي يتحدد على
أساسها حجم وسعة النشاطات البحرية وغيرها ، فهناك من المشروعات
العاجلة والمدروسة يؤدي التنفيذ السريع لها إلى ازالة جزء كبير من
العوائق التي تؤثر تأثيرا سيئا على الانتفاخ في المجالات الداخلية
المختلفة .

وينبغي أن تعطى الأسبقية لمشروعات النقل البحرى بأنواعها ، إذ بدون ذلك يظل الانفتاح حبيسا فى داخل الجمهورية ، وهو ما يعوق حتما نشاط التصدير الضرورى لمواجهة العجز فى ميزان المدفوعات ، وحتى لا يتحول الانفتاح الاقتصادى الى انتاج سلع استهلاكية تستهلك داخليا .

ومن أجل هذا ، يوصى المجلس بما يلى :

التوصيات

* تسهيل حصول المستثمر الأجنبى على البيانات اللازمة لدراسة مشروعات من جهة مركزية بمدينة الاسكندرية ، بحيث يتركز نشاط النقل البحرى والأنشطة المتعلقة به .

* ايجاد وسائل للاعاشة والاتصالات الخارجية والداخلية ، وتسهيلات فى الأعمال الادارية وأعمال السكرتارية والاختزال ، مع اعادة اللغات الاجنبية .

* العمل على دراسة الأجور والحوافز للعاملين المدربين بالقطاع وتدعيمها ، وتدعيم أجهزة التدريب والتعليم فى هذا القطاع على كافة مستوياته .

فى قطاع النقل الداخلى

لإمكان تحديد الاحتياجات الفعلية من وسائل النقل المختلفة مع الأخذ فى الاعتبار الخصائص الفنية والاقتصادية ، فمن الضرورى اتباع مبادئ التخطيط العلمى بعمل مسح شامل لإمكانات النقل المتاحة ، سواء كانت قطاعا عاما أم قطاعا خاصا أم تعاونيات ، تشترك فيه الهيئات المختصة وبيوت الخبرة الأجنبية . ويراعى فيه اجراء الدراسات العلمية والاجتماعية عن حجم النقل الآن والمطلوب مستقبلا ، مع التنسيق فى ذلك مع الوزارات المعنية مثل : النقل البحرى والطيران والصناعة والزراعة والاسكان . وقد تم فعلا الاتفاق على تمويل هذه العملية بمعرفة الهيئات الدولية المنبثقة عن الأمم المتحدة .

وبتنفيذ هذا العمل يمكن رسم سياسة مرافق النقل على أسس

علمية ، بما يكفل التنسيق فيما بينها ، ووضع خطة تفصيلية للنقل على مستوى الجمهورية .

وفيما يلى ملخص للوضع الحالى بمرافق هذا القطاع :

مرفق النقل بالسكك الحديدية

حالة المهمات والوحدات المتحركة :

تقضى السكك الحديدية دورا رئيسيا فى أعمال النقل ، إذ يبلغ حجم نقل البضائع بالسكك الحديدية حوالى ١٠ مليون طن ، وبحجم حركة نقل قدره حوالى ٢٠٠٠ مليون / كم ، بينما يبلغ حجم نقل الركاب ٢٤٠ مليون راكب تمثل حوالى ٧٧٦٠ مليون راكب / كم .

ومع أهمية هذا المرفق ودوره الكبير فى حركة النقل ، ألا أنه يعاني من تخلف تجديد خطوطه ، فتبلغ نسبة أطوال الخطوط التى تجاوزت العمر المقرر ٣٨٪ ، وغريات الركاب التى تجاوزت العمر المقرر ٣٣.٣٪ ، وغريات البضاعة التى تجاوزت العمر المقرر ٢٧.٤٪ .

وتمثل أحواش الفرز نقطة اختناق فى تشغيل السكك الحديدية نظرا لتخلفها ، سواء فى تخطيطها أو فى طرق تشغيلها ، كذلك لم يتم تطوير وتحسين نظم الاشارات بالمرفق - الأمر الذى يحد من طاقة التشغيل على الخطوط الرئيسية التى أصبحت لا تسمح بزيادة قطارات جديدة للسير عليها .

التوصيات

* يلزم الحفاظ على الطاقة الحالية لمرفق النقل بالسكك الحديدية ، تجديد المهمات والوحدات التى تجاوزت العمر المقرر لها ، كما يلزم اعادة انشاء الخط الحديدى بين الاسماعيلية وبور سعيد ، وربط بور سعيد بالدلتا .

* فى ضوء مشروعات التنمية الاقتصادية وخاصة فى مجالى الانتاجين الصناعى والزراعى ، وعلى أساس المسح الشامل لامكانيات واحتياجات النقل خلال المرحلة القادمة - سوف يحدد حجم النقل المتوقع ، وبالتالي الحاجة من الطاقات الجديدة المتوقع اضافتها للنقل

بالسكك الحديدية ، الا أنه يوصى بضرورة زيادة طاقة النقل وتقصير زمن دورة العربات ، بتنفيذ المشروعات التى تحقق هذا الهدف ، وفى أقرب وقت .

* دراسة ربط جمهورية مصر العربية بجمهورية السودان الديمقراطية بخط حديدي بين محطتى السد العالى ووادى حلفا ، تحقيقا للتكامل الاقتصادى بين القطرين الشقيقين .

مرفق النقل البرى أركاب الاقاليم

حالة المهمات والوحدات المتحركة :

يبلغ حجم نقل الركاب الذى تقوم به الشركات العامة للنقل البرى للركاب حوالى ٢٣٥ مليون راكب ، بحجم حركة نقل قدره حوالى ٤٢٠٠ راكب / كم ، تمثل نسبة ٣٦ ٪ من اجمالى حجم نقل الركاب الذى تقوم به وسائل النقل العامة . ويبلغ عدد السيارات المشغالة ٩٤٥١ سيارة ، منها ٣٥٦ سيارة معطلة يلزم تجديدها ، ولا يزال الاسطول الحالى قاصرا عن مواجهة احتياجات نقل الجماهير ، اذ تبلغ نسبة مشغولية المقاعد ٨٠ ٪ ، وهى نسبة مرتفعة جدا ، لأن المعدل العالمى لا يزيد على ٤٠ ٪ فقط . وتقدر طاقة السيارات العاملة حاليا بنسبة ٦٣ ٪ فقط من الطاقة المطلوبة .

التوصيات

* يحتاج هذا المرفق الى ٢٥٠ سيارة سنويا لتجديد الاسطول الذى تجاوز العمر المقرر ، وذلك غير السيارات اللازمة للتدعيم فى ضوء الدراسة الشاملة على مستوى الجمهورية . وتطبيقا لسياسة الانفتاح الاقتصادى فى هذا المجال ، صدر القانون رقم ١٢٤ لسنة ١٩٧٤ ، والقانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ ، اللذان يحيزان إسناد مشروعات النقل العام - للركاب بالسيارات بطريق الالتزام - الى شركات القطاع الخاص أو الجمعيات التعاونية ، على أن يكون رأس المال المستثمر فى المرفق مملوكا لمصريين ، أو بالمشاركة مع رأس المال العربى والاجنبى فى نطاق أحكام القانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٤ بإصدار نظام استثمار

المال العربى والاجنبى .

ويوصى بالعمل على تنشيط الاستثمارات الخاصة فى هذا المجال طبقا لاحكام هذين القانونين .

* تدعيم ورش الصيانة بالاجهزة والالات الحديثة والفنيين اللزمين لاعمال الصيانة .

* العمل على استمرار صيانة واصلاح الطرق التى تستخدمها السيارات .

مرفق النقل العام بالقاهرة

حالة المهمات والوحدات المتحركة :

تتحمل سيارات هيئة النقل العام عبء نقل الكثير من الركاب داخل اقليم القاهرة الكبرى ، حيث تنقل ٨٥ ٪ من الركاب ، والباقى بخطوط الضواحي بالسكة الحديد ومترو مصر الجديدة . ويبلغ المتوسط اليومى لحركة الركاب حوالى ٢.٩ مليون راكب .

وبسبب التوسع السريع باقليم القاهرة الكبرى ، يزداد عدد الركاب بمعدل ٧ ٪ سنويا ، مع عدم زيادة وسائل النقل العام بالنسبة نفسها . لذلك فان هذه الوسائل تواجه مشكلة الاندحام بالركاب ، خصوصا فى ساعات الذروة ، وقد بدأ ظهور هذه المشكلة منذ سنوات عديدة ، كما أنها تتفاقم عاما بعد عام ، لعدم التناسب بين زيادة اعداد الركاب وزيادة وسائل نقلهم .

وبتحليل الواقع الحالى ، يتضح أن القاهرة الكبرى تحتاج الى ٢٢٠٠ سيارة للخدمة بها ، بينما لا يتجاوز المتاح الآن منها للخدمة ١١٥١ سيارة ، بنسبة حوالى ٥٥ ٪ ، والسيارات التى يزيد عمرها على العمر الافتراضى تبلغ حوالى ٤٠ ٪ .

التوصيات

لإمكان وضع خطة بعيدة المدى للنضاء على مشكلة النقل العام بالقاهرة الكبرى ، فإن المجلس يوصى بالآتى :

* إعداد تخطيط شامل للنقل العام بالقاهرة لمواجهة احتياجات

النقل باحتساب الزيادة السكانية المتوقعة ، واستخدامات الاراضى حسب الترسيع العمرانى والنمو الاقتصادى بالاقليم ، وفى ضوء الاحصاءات المعدة على أساس علمى التوسع فى المستقبل .

* وضع شبكة للنقل السطحى تشمل شبكة جديدة للترام السريع حول المدينة وربطها قطريا براسدة المدينة .

* سرعة العمل على انشاء شبكة لمترو الانفاق لمواجهة حجم النقل الذى يتجاوز طاقة وسائل النقل السطحى .

* العمل على إزالة الاختناق بمنطقة بوسط المدينة .

* العمل على اعداد الطرق الدائرية حول القاهرة مع انشاء كبارى النيل اللازمة لها .

مرفق النقل النهري

حالة الوحدات والمهمات :

يبلغ حجم نقل البضائع حوالى مليونى طن ، بحجم حركة نقل قدره حوالى ١٨٠٠ مليون طن / كم ، بالوحدات المائية التى تمتلكها شركتا النقل العامين الحاليين ، تمثل ٣٠٪ من حجم النقل الذى تقوم به وسائل القطاع العام الاخرى . وتعتبر هذه المشاركة اقل مما يجب أن يكون عليه حجم النقل المائى بداخل البلاد ، لأن النقل النهري هو أرخص وسائل النقل اذا توفرت له القنوات الملاحية الصالحة بدون عوائق تحد من كفاءة التشغيل ، مثل : الكبارى خير الملاحية ، والأفوسه ذات المقاسات الصغيرة والبدائية التشغيل ، التى تعتبر عتق زجاجة فى الملاحة .

وتبلغ طاقة الاسطول الحالى حوالى ٢٤٧ ألف طن ، ونسبة الوحدات الشغالة ٨٢٪ ، ورغم ذلك لا يمكن الاثابة من هذه الطاقة التصوى اقادة كاملة للاسباب التالية :

- الملاحة لا تزال نهائية فقط ، لعدم وجود علامات الارشاد الليلية بطول الجارى الملاحية ، الامر الذى يحد من كفاءة النقل النهري وبخاصة فى شهور الشتاء .

- غاطس المياه المخصص للملاحة لا يسمح بسير الوحدات بكامل حمولتها على مدار السنة ، والغطاس الملاصق اللازم هو ١٨٠ سم ، ويتراوح ما بين القياسات الآتية :

× ١,٢٠ متر خلال ثلاثة أشهر لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة ٥٣٪ من طاقتها .

× ١,٢٠ متر خلال شهرين لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة ٦٥٪ من طاقتها .

× ١,٧٠ متر خلال ثلاثة أشهر لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة ٩٥٪ من طاقتها .

× وباقي أشهر السنة وهى أربعة أشهر لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة تتراوح ما بين ٧٥ - ٨٠٪ من طاقتها .

- توجد بعض المناطق الضحلة بمجرى نهر النيل ، تؤثر على كفاءة الملاحة بالوجه القبلى ، بسبب تغيير التور لجراه بالنحر فى بعض الاجزاء ، والاطماء فى أماكن أخرى .

- أن الوحدات الحديثة التى تبلغ حمولتها للصندل المدفوع والوحدة الدافعة حوالى ٩٠٠ طن تستخدم الوسائل الينوية الشحن والتفريغ الذى يستغرق أياما طويلة ، فيعطل الرحلة ويؤثر على جودة التشغيل ، وبالتالي على كفاءة الإنتاج .

- أن الشركات العامة للنقل تفتقر الى الورش الحديثة المجهزة لرفع الوحدات وصيانتها .

التوصيات

لكى يأخذ النقل النهري وضعه الطبيعى بين وسائل النقل الاخرى ، وحتى يكون له مركز الصدارة فى النقل بالوجه القبلى - يلزم تنفيذ ما يأتى :

* جعل الملاحة ليلية ، بتحديد المجرى الملاصق بالشمنودرات التى تضام ليلا .

* ميكنة أعمال الشحن والتفريغ ، سواء بالورانى أو فوق الوحدات ذاتها .

* التوسع في الملاحة لموانئ منطقة قناة السويس وهي الاسماعيلية والسويس وبور سعيد ، بتحويل ترعة الاسماعيلية الى قناة ملاحية من الدرجة الاولى .

* تعميق المجرى الملاحي بالوجه القبلى ، بحيث يعطى غاطسا قدره ١,٨٠ على مدار السنة .

* استكمال الورش الحكومية بالاسكندرية والقاهرة وأسيوط .

* المبادرة بتنفيذ الاتفاق الذى تم لتدعيم النخل النهري بين جمهورية مصر العربية وجمهورية السودان ، خلال بحيرة ناصر ، وذلك بسرعة انشاء هيئة مشتركة للملاحة النهرية بين السد العالى وحافا ، وتدعيم الخدمة الحالية للنخل النهري ، بتشغيل وحدة نقل الركاب الجديدة التى تم انشاؤها حديثا .

مرفق الطرق

تعتبر الطرق الخاصة في البلاد النامية من الركائز الاساسية التى تشارك في نجاح خطط التنمية ، كما يتوقف عليها اقامة المشروعات الزراعية والصناعية والتعدينية والسياحية ، ونقل المواد اللازمة لانشاء هذه المشروعات ومستلزمات الانتاج ، ثم نقل انتاج هذه المشروعات وتوزيعها داخليا أو خارج البلاد .

ومن المعروف أن تكلفة النقل ، والتى تؤثر على اقتصاديات هذه المشروعات ، تتأثر تأثرا كبيرا بحالة الطرق ، كما أن حالة هذه الطرق تعتبر أحد العناصر الرئيسية لتقرير نوع ومواقع المنشآت الاقتصادية . ولا تعتمد سياسة انشاء الطرق على حسابات العائد الاقتصادى من انشائها على المدى القريب ، ولكن آثارها الاقتصادية تتضاعف على المدى البعيد .

الموقف الحالى لمرفق الطرق والمشروعات مقارنة بالعالم الخارجى :

تبلغ شبكة الطرق الحالية ٢٧ ألف كيلو متر ، منها ١٢ ألف كم طرق مرصوفة ، ١٤ ألف كم من الطرق الترابية ، وتبلغ الطرق السريعة من

٢٠

هذه الاطوال ما يقرب من ٢٥٠ كم فقط . ومازالت شبكة الطرق قاصرة بشكل واضح - برغم ما أنفق عليها في السنوات العشرين الماضية - عن تلبية الاحتياجات الضرورية للنمو السكانى والنمو الاقتصادى في البلاد .

فمازالت مناطق تجمع كثيرة من السكان لا تصلها طرق مرصوفة ، ومازالت مناطق شمال الدلتا تتعرض لتوقف حركة المرور على طرقها الترابية خلال موسم الامطار ، كما أن طرقا كثيرة مرصوفة بلغت حد التشبع وتحتاج الى توسيع أو ازدواج ، وتحتاج حركة المرور وانسيابها الى عدد كبير من المنشآت عند التقاطعات الهامة ، سواء مع الطرق أو خطوط السكك الحديدية أو القنوات المائية . ومازالت مداخل المدن - حيث تتزاحم عليها السيارات - فى حاجة الى تحويل حركة المرور الطوالى من حولها ، لتأمين المرور وسلامته والمحافظة على سرعة السير . كذلك فإن هذه الشبكة يلزمها الكثير من الكبارى الجديدة ، مع تجديد الكثير من الكبارى القائمة .

وبينما يخص الفرد من أطوال الطرق في مصر ٠,٧ من المتر يبلغ ذلك في الولايات المتحدة ٢٩,٥ مترا وفى الاتحاد السوفيتى ٧ أمتار على سبيل المثال .

وبالنسبة لما يخص الكيلومتر المربع من المساحة - من أطوال الطرق - فإنه يبلغ في مصر ٢٣ مترا ، بينما يبلغ ٤٠٠٦٠ مترا في بعض الدول الاوربية ، و٨٣ مترا في الاتحاد السوفيتى .

أما ما يتفق على الطرق ونسبته الى الدخل القومى ، فإنه يبلغ في مصر ٣٨ ٪ مقارنة ببعض الدول الاوربية ، حيث يصل الى ٢,٧ ٪ .

مما سبق يتبين بوضوح مدى الحاجة الملحة الى استكمال شبكة الطرق ورفع كفاءتها لمواجهة الاحتياجات الحالية والمستقبلية . وفى هذا الشأن تبرز التوصيات التالية :

التوصيات

* تعديل خطة الطرق لتخدم المواقع التى ستمتد عليها المشروعات

الجديدة ، بل يجب أن يسبق تنفيذها لتيسير اقامتها بأقل التكاليف .

* اعادة النظر فى موقف تجديد الشبكة الحالية كى تتحمل هذه الحركة الجديدة ، وما يستلزمه ذلك من تقويات وتجديدات .

* النظر فى تخصيص بعض الاموال المتعلقة بنشاط الطرق من : رسوم وقود وتراخيص سيارات ورخص قيادة وغيرها ، والتى تبلغ بعض عناصرها فى مصر ما يزيد الآن على ٢٥ مليون جنيه فى السنة ، لتنفيذ المشروعات .

* دراسة انشاء شبكة جديدة من الطرق الضرائبية التى سيميز السير عليها بمزايا فى تكاليف النقل ، تعرض المستخدم عما يدفعه من ضريبة عن السير عليها ، مما يضيف إمكانات جديدة تساعد على تنفيذ مشروعات الطرق الأخرى .

فى قطاع الطيران المدنى والنقل الجوى

للطيران والنقل الجوى أهمية كبرى فى هذا العصر ، فهو أسرع الوسائل للانتقال بين الدول فى عصر يشغل الزمن فيه أهمية قصوى بالنسبة للأفراد والدول .

ولهذا فإن الطيران المدنى وخدماته يلقى اهتماما عالميا يتزايد يوما بعد يوم ، والطيران بالنسبة لمصر يحتل أهمية خاصة لموقعها الجغرافى فى منطقة الشرق الاوسط وأفريقيا ، ولأنها نقلة التقاء حضارى بين جميع دول العالم .

ويمراجعة الوضع الحالى لحركة الطيران فى مصر خلال الاعوام من ١٩٧٢ الى ١٩٧٤ ، يتضح مدى تطور هذه الحركة تطورا سريعا ، كما يبدو من الجدول الوارد فى الصفحة التالية .

ويتبين من ذلك :

- زيادة حركة عدد الركاب فى عام ١٩٧٤ بحوالى نصف مليون راكب ، ومن المتوقع أن تزداد حركة الركاب فى عام ١٩٧٦ بحوالى مليون راكب ، لتصل الى ثلاثة ونصف مليون راكب .

- زادت حركة البضائع والبريد حوالى ٢ مليون ونصف المليون طن فى عام ١٩٧٤ ، ويتوقع أن تزيد فى نهاية عام ١٩٧٦ الى حوالى ٥

مليون طن .

- أن قدرة مطار القاهرة الدولى بعد تطويره الأخير تستوعب حوالى ٥ مليون راكب سنويا ، والمتوقع أن يزداد عدد الركاب فى عام ١٩٨٠ ليبلغ ٩ مليون راكب سنويا ، والمطار بوضعه الحالى لن يكون واثيا بأغراض النقل بالطائرات .

- ان نقل البضائع بالطائرات يواجه حاليا مشكلة ضخمة لعدم كفاية المخازن الحالية ، وتزايد حجم هذه البضائع فى المستقبل سوف يضاعف من حجم هذه المشكلة .

التوصيات

ولواجهة هذا الوضع ، يوصى المجلس بالآتى :

* ازالة كافة الاجراءات المعوقة ، والاساليب غير المتطورة ، وتصميم الخدمات والمرافق داخل مطار القاهرة الدولى بما يهيىء الاداء الامثل لخدمة الركاب والمتعاملين ، ومن ذلك :

- اختصار الاجراءات المطولة ، والاقراءات الجمركية .

- تطوير اجراءات النقد .

- تطوير الخدمات البريدية والتليفونية والاتصالات داخل مبنى المطار وخارجه .

- تطوير وتحسين أساليب نقل الحقائق والبضائع الخاصة بالركاب، وتجنب تأخيرها أو تلفها أو ضياعها .

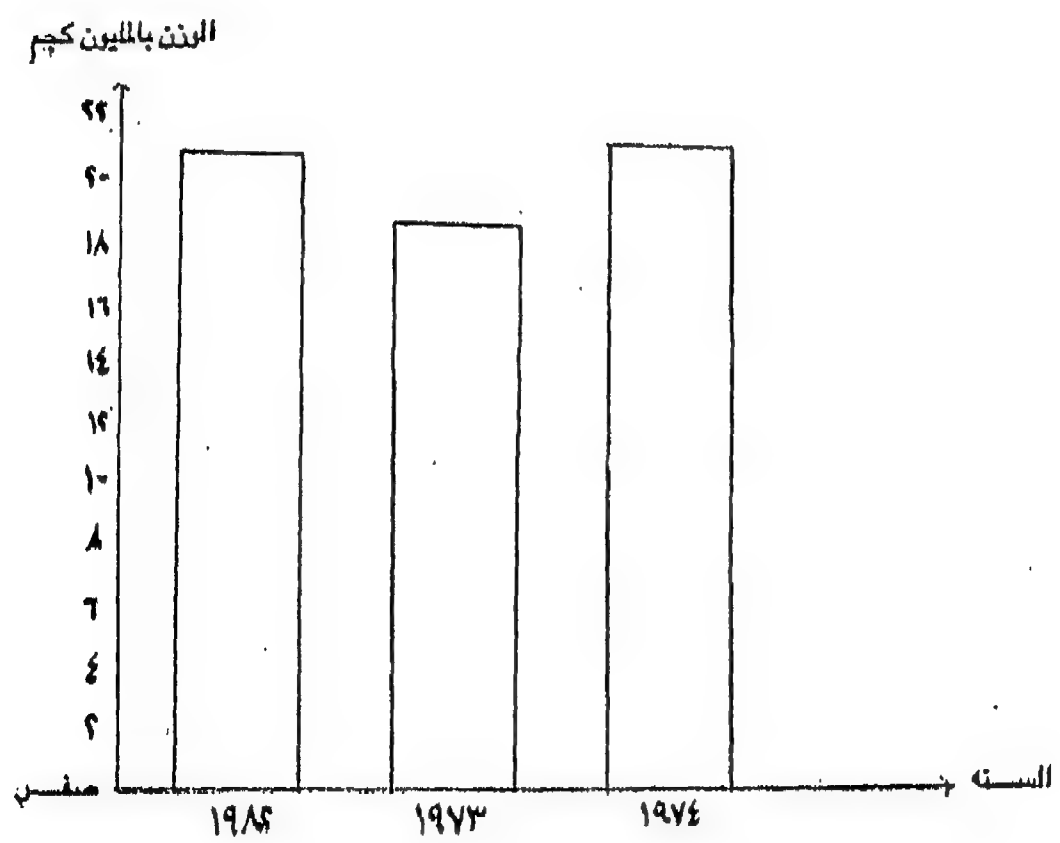
- تطوير وتحسين نظام نقل الركاب من المطار الى المدينة والعكس ، وكذلك المواصلات العامة بين المطار ووسط المدينة .

- تطوير وتحسين خدمات الترانزيت للركاب والبضائع .

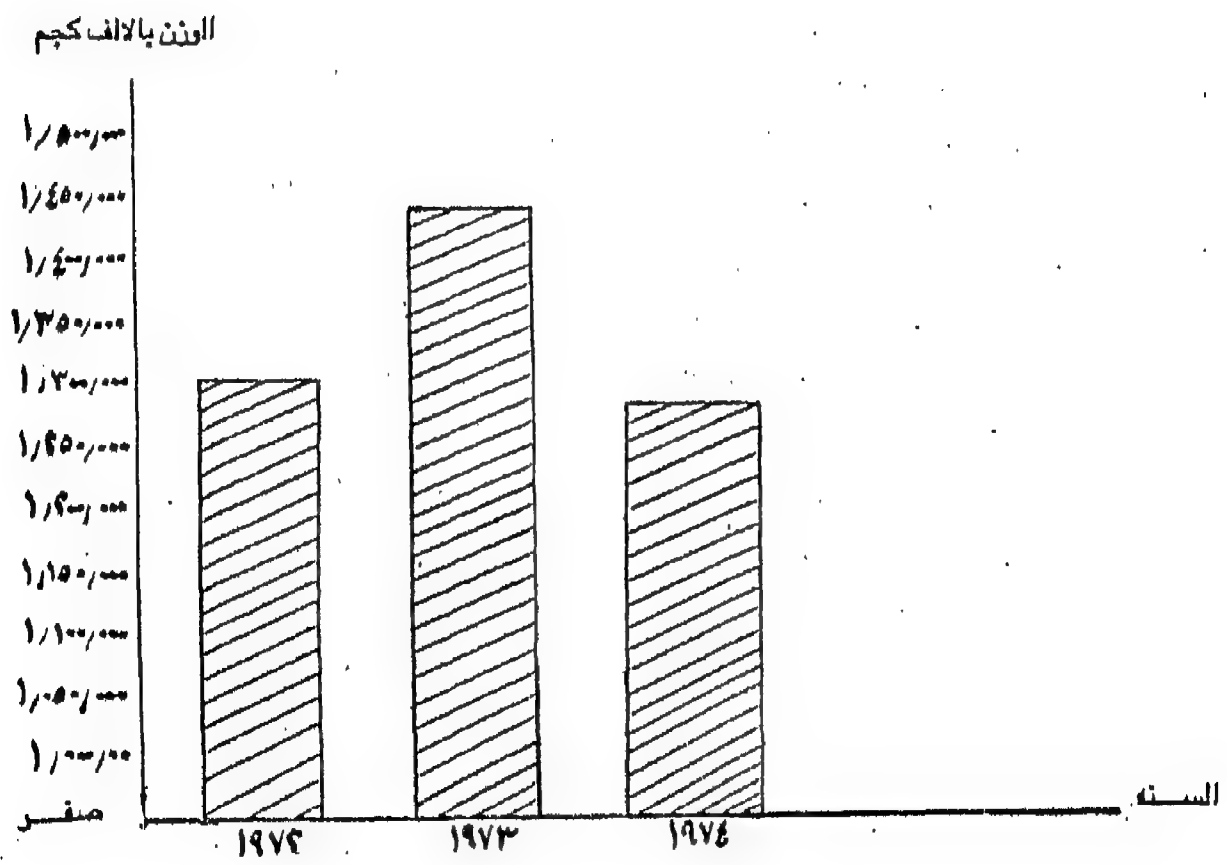
- تطوير وتحسين عمليات الشحن الجوى ، وتأمينها الى أبعد الحدود ، وإتاحة المرافق والتجهيزات والمعدات اللازمة لذلك ، لحين انشاء مركز دولى متطور لبضائع الصادر والوارد والترانزيت .

* اعطاء أولوية لتنفيذ خطط اعداد المطارات الداخلية فى الجمهورية لتغطية شبكة الخطوط المحلية من حيث : تجديد وتطوير ممرات النزول وتجهيزها بالمعدات الملاحية اللازمة للهبوط والاقلاع ليلا أو نهارا ، وربط هذه المطارات بعضها ببعض ، مع استكمال الخدمات التكميلية اللازمة لها .

تطور وزن البضائع
 خلال أعوام ٧٢ - ١٩٧٤
 في حركة الطيران المدني



تطور وزن السبريد
خلال أعوام ٧٢ - ١٩٧٤
في حركة الطيران المدني



حركة الركاب والبضائع

١٩٧٤ - ٧٧

السنة	عدد الركاب				وزن البضائع والبريد (كم)	
	وصول	رحيل	عبور	المجموع	البضائع	البريد
١٩٧٢	٧٨٥٠٣٩	٨٥٦٢٨	١٧١٨٣٨	١,٨٠٨٥٠٥	٢٠,٧٧٦٣٦٩	١,٢٩٩٢٦٥
١٩٧٣	٨١٢٧٧٦	٨٨١٣٧٣	١٦٠٧١٠	١,٨٥٥٨٥٩	١٨,٦٤١٨٤٣	١,٤٣٦٧٤٨
١٩٧٤	١,٠٥٥٧٩٢	١,٠٩٨٠٦	١٣٤١٦٤	٢,٢٨٢٧٦٢	٢١,١٩٢٤٦٠	١,٢٧٥٨٠٩

* ضرورة البدء فى اعداد وتجهيز مطارى الاسكندرية وبيروت سعيد ، حيث يتوقع أن يصبحا مركزين كبيرين للاعمال ، وخاصة فيما تستتبه الحركة التجارية المتزايدة فى الموانئ البحرية والمناطق الصناعية الحرة من متطلبات سريعة وفعالة لسهولة المواصلات والنقل .

* حتمية سرعة تجهيز مطار الاقصر ليكون مطارا تبادليا لمطار القاهرة الدولى ، خاصة وأن جميع المنظمات والشركات العالمية متضررة حاليا لعدم وجود مطار تبادلى داخل الجمهورية ، وأن أقربها هو مطار بيروت ، الامر الذى لا يتماشى مع زيادة حركة النقل الجوى المتوقعة ، ولا مع ضرورة استثمار الوقت الذى أصبح أثمن الاشياء بالنسبة لرجال الاعمال على وجه الخصوص ، ولجميع نوعيات الركاب من سائحين وغيرهم بصفة عامة .

* مراعاة انشاء أرض نازل مجاورة للمدن السياحية الكبيرة التى تقام على شواطئ الجمهورية ، تجهز بكافة المرافق والمساعدات الملاحية لهبوط انواع خاصة من الطائرات ، على أن يتم ذلك بالتنسيق مع الاجهزة التخطيطية الاخرى التى تقوم بتخطيط هذه المدن .

* اقامة العديد من الفنادق السياحية فى المدن والمناطق التى تتمتع بحركة سياحية قادمة من الخارج ، علما بأن اتاحة الغرف السياحية بالقدر الكافى سوف تسهم فى تنشيط حركة النقل الجوى التى ترتبط بها ارتباطا وثيقا ، لأن مبيعات تذاكر السفر على الخطوط المنتظمة ، وامكان التوسع فى تشغيل الرحلات الخاصة الرسمية - يتوقفان الى حد كبير على مدى وتوعية الخدمات السياحية المقدمة ، وأولاهما تفرز الغرف السياحية .

* ضرورة ايجاد حل لشكاوى شركات الطيران الأجنبية بشأن تعذر تحويل فائض متحصلاتها من مزاولة نشاطها الداخلى الى الخارج ، الامر الذى اضطر هذه الشركات الى خفض رحلاتها الجوية ، وبالتالي خفض النشاط المصرى المقابل ، وسلبيا والتأثير على الاقتصاد الوطنى .

* ولواجهة تزايد حركة النقل الجوى الى مطار القاهرة ، يقترح :

(أ) بالنسبة للركاب :

الالتزام بالانتهاء من انشاء المبنى رقم (٢) فى الموعد المحدد

والمخطط تنفيذه ، فى المدة ٧٦ / ١٩٨٠ ، ليتسع المطار لاستيعاب ١٥ مليون راكب فى السنة ، وهذا أمر حيوى بالنسبة لتوقعات حركة النقل الجوى للركاب ، وكثافتها ، وتنوعيات الطائرات التى يستخدمونها . وفى غياب هذا المبنى سوف يحدث اختناق يؤدي الى آثار ضارة مباشرة على الانفتاح الاقتصادى .

(ب) بالنسبة للبضائع :

ضرورة الاسراع فى اقامة مجمع متطور لبضائع الصادرات والواردات والتراخيص ، مجهز بأحدث المعدات لنقل وتفريغ الطرود ، ويمكنه المستندات وكافة العمليات ، وذلك لمسايرة التطور السريع والمذهل فى حركة نقل البضائع جوا ، والتى تنمو عالميا بمعدلات تفوق كثيرا معدلات نمو حركة نقل الركاب .

* بالنسبة لسياسة النقل الجوى يقترح التالى :

(أ) اقرار مبدأ اعتماد جميع مرافق الطيران المدنى (الشركة الوطنية ، هيئة الميناء ، الهيئة العامة للطيران) على مساندة الدولة فى تمويلها نظرا لما يفرضه أداء هذه الخدمات القومية من تكاليف باهظة ، لا تستطيع أن تنهض بها هذه المرافق بمفردها ، أو تقوم بتنفيذ خططها الاستثمارية فى مواعيدها المقررة بدون ائاحة الموارد ، وتوفير التسهيلات المطلوبة ، مع القضاء على المعوقات الحالية .

(ب) دعم شركة مصر للطيران بزيادة رأسمالها ليتناسب مع حجم الانشطة التى تقوم بها .

(ج) اعادة النظر فى كافة الرسوم المقررة لخدمات هيئة الطيران المدنى وميناء القاهرة الجوى ، حتى تتناسب مع مثيلاتها فى مطارات منطقة الشرق الأوسط .

(د) ارتباط التخطيط لمرافق النقل الجوى بالتخطيط العام للدولة ، والتطورات الطبيعية المتوقعة لانشاط النقل الجوى بصفة خاصة ، ومستقبل الطيران المدنى على المستويين القومى والمالى بصفة عامة ، من حيث توقعات وتنوعيات حركة الركاب والبضائع جغرافيا واقتصاديا ، وارتباطها بمنطقة الشرق الأوسط .

* دراسة انشاء مطار آخر جديد بالقاهرة ، لمواجهة التزايد المستمر فى حركة النقل الجوى والطيران ، التى لن يتسع لها المطار

الحالى بعد سنوات قليلة .

* دراسة انشاء مطارات بكل من رأس الحكمة والغردقة وأسبوط .

استكمالا لشبكة المطارات الداخلية .

فى قطاع المواصلات السلكية واللاسلكية

تعتبر الخدمات التى يؤديها مرفق المواصلات السلكية واللاسلكية بمثابة الجهاز العصبى لمختلف الانشطة فى الدولة ، ومن الدعائم الرئيسية لسياسة الانفتاح الاقتصادى . ولاشك أن أى قصور فى هذه الخدمات ، سواء من ناحية الكم أو الكيف داخل الجمهورية أو مع الخارج ، يشكل معوقا أساسيا لسياسة الانفتاح الاقتصادى .

وجدير بالذكر ان هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية لم تلق فى الماضى القدر الكافى من الدعم اللازم للتوسع فى الخدمات التى تؤديها وتجديد منشآتها وتطويرها ، الامر الذى أدى الى عدم تمكنها من توفير الحد الأدنى من الخدمات فى هذا المجال ، على الصعيد الداخلى ومع العالم الخارجى .

الوضع الحالى للمرفق

تبلغ السعة الحالية للاستترالات الاوتوماتيكية واليدوية بالجمهورية نحو ٣٧٥ ألف خط ، أى بنسبة حوالى ١٪ من تعداد السكان ، وهى نسبة ضئيلة اذا ما قورنت بالدول الاخرى الاقل تقدما من مصر ، وجميع أرقام هذه الستترالات مشغولة تقريبا فى الرقت الذى توجد فيه قائمة انتظار تتضمن نحو ٢٠٥ ألف طلب تركيب تليفون بالستترالات الاوتوماتيكية ، يرجع تاريخ تقديم بعضها الى أكثر من ١٢ عاما .

وقد تراكمت هذه الطلبات منذ سنوات كثيرة نتيجة لنقص معدل تركيب الخطوط عن معدل تقديم الطلبات سنويا ، بسبب قلة الاستثمارات المخصصة . فبينما ازداد المعدل السنوى لتقديم الطلبات خلال السنوات العشر الماضية تدريجيا حتى بلغ ٤٥ ألف طلب فى عام ١٩٧٤ ، كان معدل تركيب الخطوط لا يتعدى فى المتوسط ١٠ آلاف خط فى السنة . وتجدر الاشارة هنا الى أن عدد هذه الطلبات يقل كثيرا عن الاحتياجات الحقيقية للخدمة ، لأن معظم المواطنين يحجمون عن تقديم طلباتهم بسبب شكهم فى امكان تليقيتها . وتشير الاحصاءات عن التوقعات المستقبلية إلى أن الطلبات التى ستقدم خلال الاعوام الخمسة القادمة

ستبلغ نحو نصف مليون طلب ، ليصل عدد الطلبات التي ستواجهها الهيئة حتى نهاية عام ١٩٨٠ الى نحو ٧٠٠ ألف طلب .

ولإجابة هذه الطلبات ، فإن الأمر يستلزم انشاء شبكة جديدة خلال السنوات الخمس القادمة ، تعادل تقريبا نصف الشبكة الموجودة الآن ، والتي أنشئت خلال الأربعين عاما الماضية ، سواء على المستوى المحلى والدولى .

أما من ناحية مستوى الخدمة الحالى ، فإن شبكة الاتصالات السلكية بالجمهورية تعاني من الاستهلاك والضعف فى أكثر من جزء منها ، الأمر الذى يشكل خطورة كبيرة على الشبكة بأكملها ، فإذا نظرنا الى الشبكة السلكية بالقاهرة الكبرى ، سواء أكانت أجهزة سنترالات أوتوماتيكية أم كوابل أرضية - فإننا نجد ان ٢٥٪ منها قد مضى على تشغيله فترة تتراوح ما بين ٢٥ و ٥٠ سنة ، أى حوالى ضعف عمرها الافتراضى ، ولم تتمكن الهيئة فى خلال السنوات العشر الماضية من توفير قطع الغيار اللازمة لصيانة المنشآت بالقدر الكافى ، أو ادخال التكنولوجيا الحديثة فى أسلوب عملها باستيراد الاجهزة والوسائل المتطورة للقياس والتحكم وأزمة الاعمال ، لقلة الاستثمارات والنقص فى عدد مهندسيها وفنييها ، والقيود الروتينية التى تحكم العمل بها .

وأما حجم الاستثمارات الذى كان المرفق يحتاجه فى خلال السنوات العشر الماضية ، ليقوم بتحقيق المشروعات التى تمكنه من تقديم الخدمات التليفونية بالمستوى اللائق ، علاوة على تلبية طلبات الجماهير فى فترة معقولة - فيبلغ نحو ٣٢٥ مليون جنيه ، وما تم تخصيصه للمرفق فى خلال هذه الفترة يبلغ نحو ٦٥ مليون جنيه فقط ، أى ما يعادل ٢٠٪ من الاستثمارات التى كان يجب تخصيصها له .

ان شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية لها طبيعة خاصة ، فهى تعتبر سلسلة متكاملة الحلقات ، ترتبط كل منها بالآخرى ، فإذا ما ضعفت حلقة منها تأثرت السلسلة كلها ، لأن قوتها تساوى قوة أضعف حلقة بها .

ومما سبق يتضح حجم المشكلة وضخامتها ، سواء من ناحية تلبية طلبات تركيب التليفونات ، أو من ناحية رفع مستوى الخدمات التى يؤدىها المرفق لمواجهة طلبات الجماهير ومتطلبات الانفتاح الاقتصادى .

الخطة الخمسية ١٩٧٦ / ١٩٨٠

وعلاجا لكل ما تقدم ، أعدت هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية مقترحات عن خطة ١٩٧٦ / ١٩٨٠ تشتمل على تنفيذ المشروعات التالية :

الخدمة التليفونية الداخلية :

١- السنترالات المحلية :

تركيب سنترالات سعتها الاجمالية ٤١٠ ألف خط ، منها ٤٩ ألف خط الانحلال محل السنترالات التى جاوزت أعمارها الفنية وأصبحت سيئة الخدمة ، وفيما يلى البرنامج المقترح لتنفيذ هذه السنترالات :

عدد الخطوط بالآلاف

السنة	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	الجملة
الاحلال والتجديد	١٢	١٢	١٣	—	١٢	٤٩
الخطوط الجديدة	٢٣	٢٢	٧٨	١١٠	١١٨	٣٦١
جملة	٣٥	٤٤	٩١	١١٠	١٣٠	٤١٠

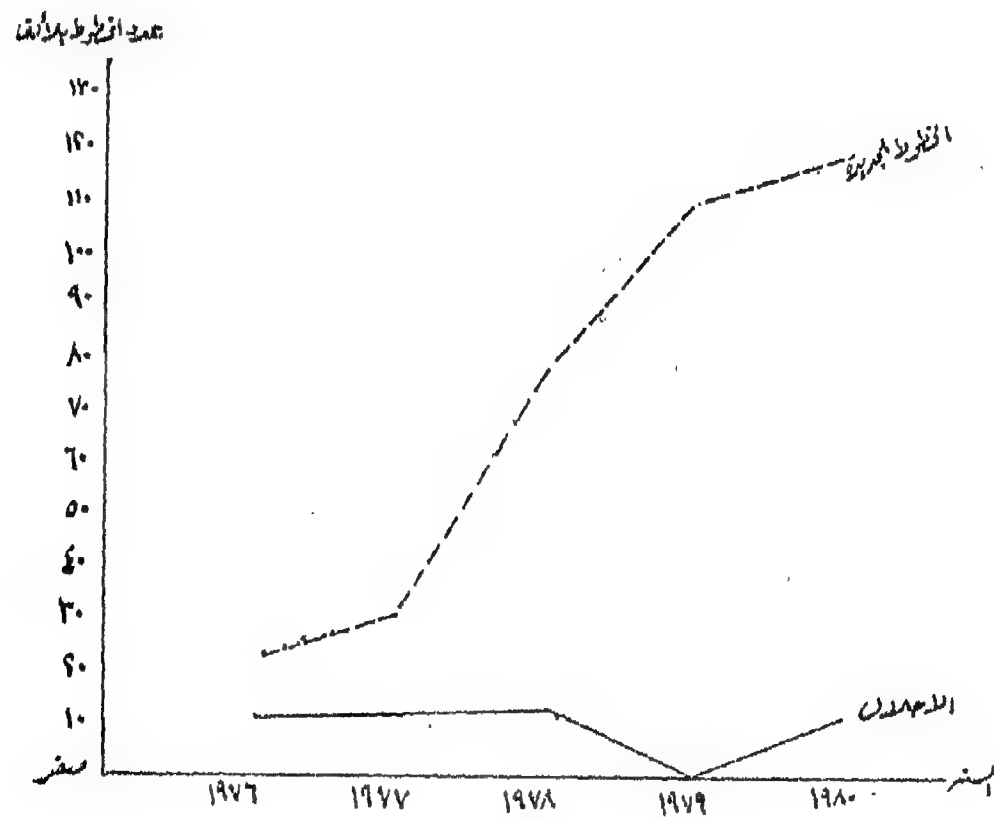
ويستلزم أن يتضاعف عدد الخطوط التى يتم تركيبها بعد ذلك ، وتكون الهيئة قد قامت باعداد الكوادر الفنية اللازمة بما يتناسب مع التكنولوجيا الحديثة فى فن الاتصالات السلكية واللاسلكية ، والتى ينتظر أن تتطور تطورا سريعا فى السنوات الخمس القادمة .

وتدرس الهيئة الآن ادخال نظام ربط السنترالات المحلية بالقاهرة بعضها ببعض بشبكة ميكروية للتغلب على مشكلات كابلات الاتصال الارضية ، سواء فى انشائها أو صيانتها .

٢- سنترالات الترنك الأتوماتيكي :

زيادة سعة سنترالات الترنك الأتوماتيكي الموجودة حاليا بكل من : القاهرة والإسكندرية والمنطا والمنصورة ودمنهور وبنها والمحلة ، لاستيعاب

تطوير البرنامج الموضوع لتنفيذ
السياسات المالية
خلال اعوام ٧٦ - ١٩٨٠



حجم الحركة المتوقع زيادتها زيادة كبيرة ، فضلا عن تعميم هذا النظام في جميع عواصم المحافظات بالجمهورية .

٣- خطوط الترنك والكوابل المحورية وأجهزة التراسل :

وهذه الخطوط والكابلات لازمة لربط أنحاء الجمهورية بعضها ببعض ، سواء للخدمة التلغرافية أو التليفونية .

وتوجد حاليا شبكة للكوابل المحورية تربط القاهرة بمدن الوجه البحرى ، وسوف يتم فى أثناء هذه الخطة احلال الاجزاء المستهلكة من هذه الشبكة ، وكذلك أجهزة التراسل الخاصة بها ، كما سيتم أيضا زيادة سعة هذه الشبكة الى طاقتها القصوى بتركيب الاجهزة الانتهازية وأجهزة التراسل اللازمة .

وتقوم الهيئة حاليا بتنفيذ كابل محورى يربط أسوان ومدن الوجه القبلى بالقاهرة . وقد تم الى الآن تنفيذ هذا الكابل من القاهرة الى اسيوط ، ويبتظر أن يتم انشاء هذا الكابل الى قنا قبل نهاية عام ١٩٧٦ ، واتمام انشائه الى أسوان فى منتصف عام ١٩٧٧ .

كما تتضمن الخطة انشاء شبكة على الموجات السنتيمترية بين القاهرة وأسوان ، تعمل بديلا فى حالة تعطيل الكابل المحورى المذكور . وتشمل الخطة انشاء شبكة للترنكات بالوجهين البحرى والقبلى لربط جميع السنترالات بخطوط ذات كفاءة عالية . وسيتم زيادة سعة الوحدة اللاسلكية الموجودة حاليا بين المنصورة وبور سعيد ، لتشمل ملطا والنفقة الشرقية لقناة السويس .

خدمة التلكس والتلغراف :

تتضمن مقترحات الخطة ، المشروعات التالية :

- زيادة سعة سنترال القاهرة بمقدار ٤٠٠ خط ليصبح ٨٠٠ خط ، وزيادة سعة سنترال الاسكندرية بمقدار ١٢٠ خط ليصبح ٣٢٠ خط .

- تنفيذ ٢٠٨٠ خط تلكس خلال عام ١٩٧٦ ، منها ١٦٠٠ خط بالقاهرة ، و ٤٨٠ خط الاسكندرية .

- تنفيذ ٢٨٨٠ خط تلكس خلال عام ١٩٧٧ ، منها ٣٠٠٠ خط بالقاهرة ، و ٤٠٠ خط بالاسكندرية ، ١٦٠ خط بكل من بور سعيد والاسماعيلية والسويس .

- ومن عام ١٩٧٨ الى عام ١٩٨٠ ، تشمل الخطة تركيب ١٠٠٠ خط

بالقاهرة و ٨٠٠ خط بالاسكندرية ، ١٦٠ خط بكل من الزقازيق ، ملطا ، المنصورة ، اسيوط ، الاقصر ، أسوان ، وبهذا يصل اجمالى عدد خطوط التلكس فى نهاية الخطة الى ٩٨٤٠ خط فى جميع أنحاء الجمهورية .

هذا وتتعاقد الهيئة على عدد كبير من المبرقات اللاتينية والعربية لتركيبها للمشاركين الذين سيوصلون على هذه السنترالات .

أما بخصوص الخدمة التلغرافية ، فتشمل الخطة تحويل النظام اليدوى المتبع الآن فى مكتب التلغراف الرئيسى بكل من القاهرة والاسكندرية ، الى النظام الآلى باستعمال الحقول الالكترونية المركزية السريعة العمل ، وسيتم فتح حوالى ٦٠٠ مكتب جديد للتلغراف والتليفون بالجمهورية ، مع إعطاء الأولوية للمناطق المحرومة من الخدمة والاماكن المزدهرة .

وسيتم أيضا تجديد واحلال المبرقات التى استنفدت عمرها الفنى .

الخدمة الدولية :

١- السنترالات :

يوجد فى الهيئة الآن سنترال دولى يدوى لخدمة المخابرات الى العالم الخارجى ، وهذا السنترال سعته الحالية ٤٢ موحدا ، يتسع لحوالى ١٠٠ دائرة دولية . وسيتم زيادته خلال عام ١٩٧٦ بمقدار ١٨ موحدا آخر ، ليسع ١٥٠ دائرة دولية .

ونظرا لأهمية الاتصالات بالعالم الخارجى ، فقد قامت الهيئة بالتعاقد على تركيب سنترال دولى أوتوماتيكى يمكن المشاركين من الاتصال بالعالم الخارجى بدون توسط عاملة التليفون ، أى بإدارة قرص التليفون بالرقم المطلوب مباشرة ، سيدخل هذا السنترال الخدمة بسعة أولية قدرها ١٦٠ دائرة دولية خلال النصف الأول من عام ١٩٧٨ ، تزد سعته ليصل الى حوالى ٢٨٠ دائرة دولية فى منتصف ١٩٧٩ ، ويقبل الزيادة بعد ذلك الى حوالى ١٠٠٠٠ دائرة دولية متصلة بجميع دول العالم .

ونظرا للمتطلبات العاجلة للانفتاح الاقتصادى فى هذا الشأن ، وعدم امكان الانتظار حتى التواريخ السابق التعاقد عليها - فقد قامت الهيئة بتعديل التعاقد مع الشركة بغرض استكمال توريد بعض مراحل

هذا المشروع ا يتم ادخاله الخدمة فى اوانل عام ١٩٧٧ بدلا من منتصف عام ١٩٧٨ . وقد تم الاتفاق على امكان تنفيذ المرحلة الاولى من هذا المشروع ، بحيث تكون جاهزة للعمل قبل نهاية مارس ١٩٧٧ ، علما بان تنفيذ هذه المرحلة سيوفر الخدمة الدولية الكاملة لجميع مشتركى سنترالات الكروسيبار بالقاهرة ، ولجميع الشركات والمؤسسات والشخصيات الهامة بالدولة .

٢- الخطة النائية :

قامت الهيئة حتى الآن بتوفير خطوط الاتصال بدول العالم ، قدمت كابلا محوريا بسعة ٤٨٠ دائرة بين الاسكندرية وريما ، وكابلا بحريا آخر بسعة ١٢٠ دائرة بين الاسكندرية وبيروت ، ويجرى الآن تركيب محطة للاقمار الصناعية مع الشبكة الدولية للاقمار الصناعية (انناسات) بسعة ١٢٠ دائرة ، تزداد الى ٢٤٠ دائرة ، كما سيتم انشاء محطة أرضية للاقمار الصناعية للاتصال بالقمر الصناعى العربى ، ويجرى الآن الاعداد لكابل بحرى بين : القاهرة ، الاسكندرية ، ملطوس ، دمشق ، وكابل آخر بين سفاجة وضبا بالسعودية .

وتنفذ الآن شبكة الموجات الميكروية بين الحدود الليبية والقاهرة مارة بالاسكندرية ، لربط الشبكة الليبية المصرية ، والتي توفر أيضا تبادل البرامج الاذاعية والتليفونية ، فضلا عن توفير خدمة الاتصالات للساحل الشمالى المصرى بين الاسكندرية والسلم .

٣- الخدمة التلغرافية وخدمة التلكس :

فى هذا المجال تقوم الهيئة بزيادة الاتصالات الدولية عن طريق التلكس ، لتتيح لمشاركى التلكس الاتصال بالخارج مباشرة . كما تقوم الهيئة بتحويل الخدمة التلغرافية من نظام التشغيل اليدوى الى نظام التشغيل الآلى .

مشروعات تعمير منطقة القناة :

نظرا للاهمية المستقبلية لمدن القناة ، فقد شملت الخطة اعادة تعمير هذه المنطقة بما تستحق من المشروعات الكثيلة باعادة الاندهار اليها . وفى مجال السنترالات ، ستقوم الهيئة بتركيب سنترال سعة

١٠٠٠٠ خط بمدينة بور سعيد ، وسنترال سعة ٤٠٠٠ خط بمدينة الاسماعيلية ، و٤٠٠٠ خط بمدينة السويس ، وانشاء أربعة سنترالات صغيرة بكل من:

القنطرة وفايه والتل الكبير والغردقة ، سعتها ٢٠٠٠ خط ، وسيتم ربط جميع هذه السنترالات ببعضها بشبكة اوتوماتيكية ، وربط المنطقة كلها بشبكة النداء الآلى بالجمهورية ، وينتظر الانتهاء من تنفيذ هذه السنترالات خلال عام ١٩٧٧ .

كما سيتم انشاء ثلاثة سنترالات للتللكس ، كل منها بسعة ١٦٠ خط ، يركب فى كل من المدن الثلاث : بور سعيد والاسماعيلية والسويس .

كما بدأت الهيئة اجراءات مد كابلات محورى بين بور سعيد والاسماعيلية ، والسويس ، وكابل آخر بين السويس والقاهرة .

مشروعات أخرى :

كذلك تقوم الهيئة باستكمال مشروع شبكة محورى البحر الاحمر القصير ومرسى علم وأدفو ، وكذلك بين مرسى علم ، وبرتيس ، واسوان ، وبين الاسكندرية والسواوم وكابل محورى بين دمياط ورشيد .

التوصيات

بعد استعراض الوضع الحالى المرفق ، ومراجعة مقترحات الخطة السابقة ، وحتى تستطيع الهيئة النهوض بخدماتها الى المستوى اللائق والمطلوب فى اقرب وقت ممكن - يوصى المجلس بالتالى :

* سرعة اصدار التشريعات التى تحقق الاستقلال الكامل لمرفق المواصلات السلكية واللاسلكية ، ماليا واداريا ، ليكون من اختصاصه وضع اللوائح والنظم المالية والمحاسبية ولوائح المشتريات التى تسير طبيعة اعمال المرفق ، وتيسر له اعماله بدون اخلال باسس الرقابة المالية ، وفقا لقنوابط ومعايير تتضمنها اللوائح التى سيتم وضعها بمعونة ادارة المرفق . كما يسمح له باعداد لوائح للعاملين ، متضمنة القواعد الخاصة باسئس التبيين والترقية وشغل الوظائف القيادية ، ووضع نظم خاصة للاجور والحوافز تضمن استمرار تشغيل العناصر اللنية اللازمة لاعمال المرفق ، واستقطاب الكفاءات المتخصصة التى

تسريبت للعمل بالخارج .

* النظر فى تخصيص الإيرادات التى تحصل عليها الهيئة بالعملات الحرة من الخدمات التى تؤديها لحساب المرفق ، حتى يمكن أن تستغل فى تحسين هذه الخدمات ورفع مستواها ، واستيراد قطع الغيار اللازمة، علاوة على الحصة السنوية التى تخصصها الدولة للهيئة من النقد الأجنبى .

* توفير الاعتمادات المطلوبة للهيئة لعام ١٩٧٦ .

* اعطاء أولوية لمقترحات الهيئة لمشروعات الخطة الخمسية ١٩٨٠/٧٦ ، المقدمة منها .

* أن يضاف الى مقترحات الخطة المذكورة المشروعان التاليان :

- انشاء سنترال جديد بالمعادى بسعة ١٠٠٠٠ خط ، لأن السنترال الحالى المنشأ منذ حوالى ٢٥ عاما لم يعد يفى بالمتطلبات الحالية ، بعد أن أصبحت منطقة المعادى المكان المفضل لسكن كثير من المستثمرين الاجانب .

- زيادة سعة سنترال رمسيس بمقدار ١٠٠٠٠ خط جديد ، لإمكان إجابة الطلبات الهامة بمنطقة وسط القاهرة ، وهى المنطقة التى يتركز فيها النشاط الاستثمارى بالبلد .

* اتخاذ الإجراءات العاجلة التالية لمواجهة الموقف الحالى ، من ناحية مستوى الخدمة ومتطلبات الانفتاح الاقتصادى :

- لما كان مشروع احلال الخطوط المستهلكة بوسط القاهرة ، وعددها ٣٠٠٠٠ خط سنترال ، قد أدخل ضمن الخطة الخمسية المقترحة، بحيث يتم على مراحل : الأولى ١٠٠٠٠ خط تدخل الخدمة خلال عام ١٩٧٧ ، والثانية ١٠٠٠٠ خط تدخل الخدمة خلال عام ١٩٧٩ ، والثالثة ١٠٠٠٠ خط تدخل الخدمة خلال عام ١٩٨١ ..

ولما كان الوضع الحالى لشبكة وسط القاهرة قد وصل الى درجة من التمزيق والاستهلاك بحيث لا يحتمل الانتظار - فمن الضرورى اتخاذ الاجراءات اللازمة لما يلى :

x اعتماد مشروع احلال سنترال رمسيس المدرج بمقترحات الخطة الخمسية بسعة ٢٠٠٠٠ خط فى ميزانية عام ١٩٧٦ ، بحيث يمكن تركيبها وادخالها الخدمة على مرحلتين : الأولى ٢٠٠٠٠ خط خلال عام

٣٠

١٩٧٧ ، والمرحلة الثانية ١٠٠٠٠ خط خلال عام ١٩٧٨ .

x اعتماد مشروع جديد لزيادة سعة سنترال رمسيس بمقدار ١٠٠٠٠ خط فى ميزانية عام ١٩٧٦ .

x التعاقد على توريد وتركيب ١٠٠٠٠ خط سنترال جديد بمنطقة المعادى ، بحيث يتم ادخالها بالخدمة قبل نهاية عام ١٩٧٧ .

x اتمام مشروع احلال شبكة كوابل المشتركين الحالية ، وكذلك الخطوط الإضافية المطلوبة لمنطقة وسط القاهرة ، على أن يتم ذلك على مراحل يبدأ اولها اعتبارا من أوائل عام ١٩٧٧ .

* تنفيذ شبكة ميكرويف فى القاهرة الكبرى ، تربط السنترالات المحلية بالمراكز الانتقالية لتعمل كمكاملة ، وبكبدل لشبكة كوابل الاتصال الارضية .

* إتمام الإجراءات الخاصة بتنفيذ السنترال الدولى فى المواعيد المقررة .

توصيات عامة :

هذا وينبغى التأكيد على عدة توصيات عامة فى مجال المواصلات تحتل أهمية خاصة بالنسبة لتطوير قطاعاته المختلفة ورفع كفاءتها ، حتى تستطيع الاستجابة لمتطلبات الانتاج ، وتواجه المنافسة التى ستتاح للمستثمرين لممارسة بعض وظائف هذه القطاعات .

وهذه التوصيات هى :

أولا : منح هذه القطاعات استقلالا ماليا وإداريا فى مباشرة نشاطها ، يتيح لها وضع اللوائح المنظمة للعمل والنظم المالية والمحاسبية ولوائح العاملين ونظام الاجور والحوافز وغير ذلك ، بما يتناسب مع طبيعة عملها .

ثانيا : اعطاء أولوية خاصة لاعتمادات الصيانة والاحلال والتجديد ودعم الورش بالوسائل الحديثة ، لأن ذلك يمكن أن يوفر مبالغ كبيرة تنفق فى شراء وحدات جديدة .

ثالثا : أن توضع معايير للرقابة ، تتفق مع طبيعة عمل هذه القطاعات وحصرها فى أجهزة محدودة .

مشكلة النقل

بإقليم القاهرة الكبرى

المواطنين داخل إقليم القاهرة الكبرى تتفاقم يوما بعد يوم ، وتتزايد - تبعاً لذلك - الأعباء التي تتحملها الغالبية العظمى من سكان القاهرة في الحياة اليومية ، وهي أعباء تؤثر بدورها على الحياة الاقتصادية والاجتماعية بالعاصمة .

وفي الوقت الحاضر ، يلاحظ أن أغلب المدن الكبرى في العالم تعاني من حركة نقل المواطنين في داخلها ، وخاصة في المدن القديمة ، بسبب النمو غير المخطط وتزايد الكثافة السكانية بنسب كبيرة ، مع اتساع الرقعة الحضرية وارتفاع مستوى المعيشة بها ، وما يترتب على ذلك من ازدياد حجم العمالة وارتفاع دخول الأفراد - مما يؤدي إلى زيادة استخدام النقل العام ، وتزايد الانتقال بالسيارات الخاصة .

ولهذه المشكلة في القاهرة أهمية خاصة ، باعتبارها مركزاً حضارياً هاماً في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا ، ومدينة سياحية عالمية تستقبل يومياً الألوف من السائحين من شتى أنحاء العالم ، فضلاً عن أنها العاصمة التاريخية التي تمثل القلب النابض لمصر الحديثة .

وتعتبر القاهرة - من حيث عدد السكان - المدينة الثامنة بين مدن العالم الكبرى ، وأنها أكبر مدينة في أفريقيا ، وبهذا الوضع وهذه المكانة الحضارية والتاريخية ، أصبحت القاهرة مسرحاً للنشاط السياسي واقتصادي وديني وثقافي يفوق مثيله في كثير من مدن العالم الكبرى .

ومن أجل هذا ، تبرز مشكلة النقل بالقاهرة كمسألة من أهم المشكلات التي ينبغي مواجهتها ، لما يترتب على تركها من آثار سياسية واجتماعية واقتصادية بعيدة المدى ، تؤثر على حياة سكانها ، وعلى المكانة العظيمة لهذه العاصمة الكبرى .

أسباب المشكلة :

تبين من الدراسة أن أسباب هذه المشكلة يمكن ردها إلى ما يلي :

× ما تم من استبدال جزء كبير من خطوط الاتوبيس والترولي باص بشبكة الترام ، دون دراسة للكثافة التي تترتب على ذلك ، ودون اعتبار للزيادة السريعة لسكان العاصمة والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية

يعتبر قطاع النقل والمواصلات من أهم القطاعات اتصالاً بالنشاط الاقتصادي وأكثرها تأثيراً في سياسة الانفتاح ، فضلاً عن أنه من المرافق الحيوية التي تعتمد عليها الجماهير في الانتقالات اليومية . وتقديراً لأهمية هذا القطاع ، حرص المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية في دورته السابقة على دراسة بعض المعوقات التي تقف في سبيله وتحث من كفاءته ، وقد اهتم المجلس بمواصلة هذه الدراسة لظهور بعض المشكلات الملحة التي رأى أن تكون لها الأولوية في دراساته لما لها من آثار بالغة . وتتمثل هذه المشكلات في الآتي :

- مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة التي يشير حجمها إلى احتمال تفاقمها في المستقبل القريب ، ما لم تواجه بحلول جذرية تخفف من حدة الاختناقات الحالية خاصة في وسط المدينة .

- المشكلات التي تواجه الطيران المدني والنقل الجوي والتي تحول دون ملاحقة هذا القطاع للتقدم الذي أحرزته معظم الدول في هذا المجال .

وعلى ذلك ، قام المجلس بمناقشة هذه المشكلات على ضوء ما قامت به شعبة النقل والمواصلات من دراسات ، وتبين له أن مشكلة نقل

التي تتعرض لها .

× عدم تناسب نوعية وسائل النقل مع حجم تدفقات الحركة على المحاور الرئيسية .

× ان القاهرة بعد الغاء جزء كبير من شبكة الترام ، أصبحت تعتمد أساسا على الأتوبيس ، وهي وسيلة غير مناسبة لأنها تخضع لطاقة شوارع المدينة بما لا يتجاوز ٢٠٠٠ سيارة كحد أقصى .

× ان زيادة تدفق الركاب تحمل الوحدات الحالية بأكثر من طاقتها ، مما يؤدي الى كثرة الاعطال وعدم انتظام التشغيل ، ويعجل بسرعة استهلاك الوحدات .

× قصور الطرق عن استيعاب حركة السيارات ، بسبب عدم تنظيم المرور وعدم تخطيط وصيانة الطرق بالوسائل العلمية الحديثة .

× الصعوبات التي تعترض التشغيل وأعمال الصيانة والعمرة للوحدات كنقص بعض الورش الانتاجية والعمالة الفنية وقطع الغيار والجراجات .

وتشير الدراسة والاحصاءات الى أن مشكلة النقل التي تعانيها اليوم مدينة القاهرة ، ستتفاقم بشكل خطير في المستقبل القريب . إذ سيبلغ حجم ركاب النقل سنة ١٩٨٠ حوالي ١٣٩ ٪ من الحجم الحالي ، كما أنها ستصل عام ١٩٩٠ الى حوالي ٢٢١ ٪ من الحجم الحالي . علاوة على أن حركة النقل بالسيارات الخاصة سوف تصل الى ١٤٠ ٪ من الحجم الحالي سنة ١٩٨٠ ، وتزيد ٢٨٠ ٪ في عام ١٩٩٠ .

كما أكدت هذه الدراسات ان تدفق الركاب على أغلب محاور الانتقال في القاهرة ، قد جاوز الحجم الذي يمكن مواجهته بوسائل النقل السياحي ، وان الزيادة في سكان العاصمة وحاجتهم للانتقال سوف تصبح - لو ترك الحال على ما هو عليه - عبئا يتعذر مواجهته ، وأن جميع وسائل النقل مجتمعة سوف تكون عاجزة تماما عن مواجهة الطلب سنة ١٩٨٠ .

وقد ايدت ذلك ، البحوث التي أجرتها بيوت الخبرة الأجنبية التي

استقدمناها في المدة من ١٩٥٤ حتى الآن ، والتي شارك فيها خبراء من

فرنسا وانجلترا والاتحاد السوفيتي واليابان .

التوصيات

يقترح المجلس خطتين لهذا الغرض :

خطة قصيرة المدى :

وتهدف الى المساهمة في ايجاد حل جزئي لمشكلة النقل السطحي والنقل العام حتى عام ١٩٨٠ ، وفي هذا التاريخ يكون قد تم الانتهاء من المرحلة الأولى من الخطة طويلة المدى . وتتطلب الخطة القصيرة التي يبدأ تنفيذها من الآن حتى عام ١٩٨٠ الآتي :

* التوسع في استخدام الترام السريع وامتداد خطوطه الى أماكن التجمع السكاني ، على أن يتم ذلك في حارات معزولة عن المحاور الرئيسية .

* تحديد نوعية وسائل النقل بما يتناسب مع حجم تدفق الركاب على المحاور ، بحيث يقتصر تشغيل الأتوبيس على المحاور التي لا يتعدى حجم تدفقات الركاب فيها ٦٠٠٠ راكب في الساعة ، والترام السريع في المحاور التي تزيد على ذلك حتى ٢٠٠٠٠ راكب في الساعة ، وتحديد مسارات الاتفاق التي تنشأ في الخطة طويلة المدى على المحاور التي يتجاوز حجم الحركة عليها ذلك .

* تصنيف شبكة الشوارع الحالية بطريقة علمية لكي تخدم حركة المرور بالكفاءة المطلوبة .

- تدعيم النقل العام بوحدات جديدة ، سواء بالسيارات والأتوبيس أم بمركبات الترام ، بدلا من المستهلك الذي تجاوز العمر الاقتصادي ، وأسد النقص في حدود خصائص ومتطلبات كل وسيلة .

* اعادة تخطيط المحطات النهائية لخطوط الأتوبيس والترام لرفع كفاءتها وتوفير الأمان لها .

* انشاء مجموعة من الكبارى العلوية لتأمين حركة المشاة ، وتلافى تعارض وسائل النقل والمشاة في الميادين والتقاطعات الرئيسية .

* استخدام اشارات المرور الاتوماتيكية التوافقية على المحاور الرئيسية لضمان انسياب وسيولة حركة المرور .

* انشاء وتنظيم مواقف الانتظار للسيارات وفقا للأصول الفنية .

* وعلاوة على ما تقدم ، فان حركة المرور وتنظيمها تعتبر حجر الزاوية لتحقيق أهداف هذه الخطة . ويعتمد هذا التنظيم على مبادئ أساسية نلخصها فيما يلي :

* التوسع في نظام الاتجاه الواحد ببعض الشوارع الهامة ، مثل شارعى رمسيس والجلاء .

* تخصيص ممرات معزولة النقل العام (للترام والأتوبيس) لإمكان تحقيق زيادة سرعة السير .

* إعادة تخطيط تقاطعات الشوارع الرئيسية حسب الأصول العلمية والفنية الحديثة .

* ابعاد حركة السيارات الخاصة الطوالى عن منطقة وسط المدينة .

خطة طويلة المدى :

تناول المجلس دراسة هذه الخطة من الناحية الفنية ، دون التعرض للناحية الاقتصادية والتمويلية التى تتطلب دراسة مستقلة تتضمن بالضرورة المقارنة مع مشروعات النقل الأخرى البديلة ، التى يمكن أن تكون ضمن عناصر هذه الخطة طويلة المدى ، وذلك للبت فى الجدوى الاقتصادية لهذه المشروعات .

وتقوم هذه الخطة من الناحية الفنية أساسا على انشاء الطرق التحتية ، لشبكة مترو الأنفاق التى تنشأ على المحاور الأساسية للانتقال بين أنحاء العاصمة . وتنقذ هذه الخطة على ثلاث مراحل :

المرحلة الأولى ، ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٠ :

وتتضمن ربط خطى سكة حديد حاوران والمرج بنفق أرضى بطول ٣.٨ كم يسير تحت شارع رمسيس ويمر بميدان التحرير ، مع كبرية خط المرج وتطوير أجهزة تشغيل الخطين ليعملا معا كخط نقل كوربائى سريع بطول ٤٢ كم يسير من الجنوب الى الشمال الشرقى .

المرحلة الثانية ، ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٥ : وتتضمن ما يلي :

* مد خط مترو الأنفاق رقم ١ فيما بين شبرا الخيمة وبولاق الدكرور ، مارا بميادين رمسيس والعتبة والتحرير بطول ١٣ كم .

* اتمام تزويد الخط الاقليمى بالوحدات المتحركة اللازمة لمجابهة الازدياد فى الحركة .

المرحلة الثالثة ، ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٩٠ : وتتضمن ما يلي :

* انشاء خط مترو الأنفاق رقم ٢ ليربط الدراسة وامبابة بالعتبة وشارع ٢٦ يوليو ، عابرا للتيل عند كوبرى ابو العلا الجديد بطول ٨.٥ كم ، على أن يكون امتداده مستقبلا بعد عام ١٩٩٠ فى اتجاه مدينة نصر ومصر الجديدة .

* استكمال تزويد الخط الاقليمى بالوحدات الباقية .

ويتنفيذ هذه المراحل الثلاث ، يكون قد تم انشاء ٢٥.٥ كيلو متر من شبكة مترو الأنفاق ، و ٣٧ كيلو متر من خطوط النقل السريع بالسكك الحديدية ، وسيبلغ طول شبكة الترام ذات الخطوط المزبوجة بامتداده الجديد ١١٠ كيلو متر ، كما يكون قد تم تدعيم مرفق الأتوبيس .

الاستثمارات اللازمة

للخطة طويلة المدى

حددت وزارة النقل ، طبقا للدراسات التى قدمتها بيوت الخبرة التى درست هذه الخطة ، الاستثمارات المطلوبة لها على النحو التالى ، وفقا لأسعار ١٩٧٥ :

المرحلة	نقد محلى بالمليون جنيه	نقد أجنبى بالمليون جنيه	الجملة
المرحلة الأولى	٢٢.٨	٧١.٢ ٩٤	مليون جنيه
المرحلة الثانية	٧٥	٦٧ ١٤٢	مليون جنيه
المرحلة الثالثة	٥٢	٤٣ ٩٥	مليون جنيه
الجملة	١٤٩.٨	١٨١.٢ ٢٣١	مليون جنيه

وهذا المبلغ يغطي المراحل الثلاث التي تبدأ من الآن حتى عام ١٩٩٠ ، والتي تمتد على مدى ١٤ عاما بمعدل انفاق سنوى يبلغ فى المتوسط ٢٤ مليوناً من الجنيهات .
توصيات عامة :

يؤكد المجلس على المبادئ الأساسية والآلية فى حالة تنفيذ هذه الخطة بشقيها ، وهى :

* أن تتواءم خطة النقل التى تتم مع التخطيط العمرانى لاقليم القاهرة الكبرى وامتداداته فى المستقبل .

* أن يراعى تكامل مشروعات الخدمات الأخرى مع مشروعات النقل المقترحة ، وبخاصة مترو الانفاق .

* أن يراعى تدبير التكاليف باختيار أفضل الشروط المتاحة لتمويل مشروع مترو الانفاق محلياً ودولياً .

* أن انشاء مشروع مترو الانفاق لا يحول دون تنفيذ مشروعات أخرى مساعدة تتكامل معه من وسائل النقل السطحية ، وقد أشير الى بعضها فى الخطة قصيرة المدى .

ضرورة انشاء جهاز مستقل لتنفيذ مشروع مترو الانفاق ، ومتابعة تنفيذه وفق المراحل الزمنية المحددة فى المشروع ، والالتزام بذلك . مع منحه كافة السلطات التى تيسر عمله .

ملحق

مشكلة نقل الركاب

باقليم القاهرة الكبرى

تعانى المدن الكبرى من تزايد حركة نقل الركاب داخلها . ويرجع ذلك الى النمو وغياب التخطيط وتزايد الكثافة السكانية واتساع الرقعة الحضرية ، وارتفاع مستوى المعيشة الناتج عن مشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وما أدت اليه من زيادة حجم العمالة ودخول الافراد ، وبالتالي زيادة الطلب على النقل العام وتزايد الانتقال بالسيارات الخاصة .

ولهذه المشكلة طابع سياسى ، إذ أنها تؤثر على حياة الفرد اليومية ، كما تشكل مستقبل المدينة - مما يتطلب الاهتمام بعلاجها على أسس سليمة ، لازالة الاختناقات التى يواجهها غالبية المواطنين فى تنقلاتهم اليومية .

لهذا تحرص الجهات المعنية - فى عدد من الدول - على تنظيم وسائل النقل العام داخل المدن التى يزيد عدد سكانها على ٤٠٠.٠٠٠ نسمة ، بعد اجراء دراسات فنية واقتصادية واجتماعية واحصائية ورياضية ، تجنباً للحلول الجزئية ، وحتى يجرى التنظيم شاملاً ومتكاملاً ، خاصة وأن مشروعات النقل تحتاج الى استثمارات ضخمة ، ومن ثم يلزم ان يكون استخدامها على أحسن وجه .

وتتطلب دراسة هذه المشكلة ، مراعاة العوامل والمتغيرات التى تؤثر فى الطلب على النقل باعتباره طلباً مشتقاً ، والتى تتمثل فى الآتى :

- الحالة الاقتصادية والاجتماعية للأفراد ، والتى تشمل مستوى الدخل ونسبة ملكية السيارات الخاصة والملكية العقارية ... الخ .

- نسبة التعميم بين السكان وتوزيع المدارس بالنسبة للتجمعات السكنية .

- فرص العمالة ونسبتها ومواقعها بالنسبة للتجمعات السكنية .

- الكثافة السكانية .

- استخدام الاراضى .

ورغم ان مدينة القاهرة يزيد تعداد سكانها على مليون نسمة ، فهى لا تحتوي على شبكة للنقل السريع تحت الأرض مع ما لها من نشاط بارز فى المجالات السياسية والاقتصادية والدينية والثقافية والسياحية . وبالتالي فإذا لم توضع خطة علمية تتضمن مشروعات مدروسة من حيث جدواها الفنية والاقتصادية ، فإن المشكلة ستتفاقم فى المستقبل القريب ، وستكون لها آثار بعيدة المدى .

تطور الدراسات لمواجهة المشكلة :

بدأت مشكلة نقل الركاب فى القاهرة تظهر بشكل ملحوظ فى أوائل

الخمسينيات ، على أثر ما تقرر من استبدال جزء كبير من شبكة الترام بخطوط للتوبيس والتروالى ياحى ، وذلك دون دراسة للكثار المترتبة على هذا الاجراء ، ودون اعتبار للزيادة المطردة فى عدد السكان أو المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التى تؤثر فى الطلب على النقل.

وفى مواجهة هذه المشكلة ، ويحثا عن حل لها - استقدمت الدولة بيت خبرة فرنسى فى سنة ١٩٥٤ وبيتين للخبرة أحدهما فرنسى والثانى انجليزى فى سنة ١٩٦٤ ، ثم عادت واستقدمت خبراء من كل من الاتحاد السوفيتى واليابان فى سنة ١٩٦٦ .

وقد أجمعت التقارير المقدمة من هؤلاء الخبراء وبيت الخبرة المتخصصة ، على أن حل المشكلة يقتضى ضرورة انشاء شبكة لمترو الانفاق ، إذ أن تدفق الركاب على بعض المسار قد جاوز الحجم الذى يمكن تغطيته بوسائل النقل السطحى ، وأن الزيادة المدركة فى عدد السكان وحاجتهم الملحة للانتقال سوف تشكل عبئا يتعذر مواجهته .

وفى ١٨ نوفمبر ١٩٦٨ ، قدم السيد وزير النقل - فى ذلك الوقت - مذكرة الى مجلس الوزراء ، تضمنت خطة لحل مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى ، ذات ثلاث مراحل :

المرحلة الأولى : خطة عاجلة للحد من تفاقم الازمة ، وتمثل فى شراء وحدات ناقلية جديدة وتطوير نظم اشارات المرور باستخدام نظام الموجة الخضراء والاشارات التوافقية .

المرحلة الثانية : خطة متوسطة المدى ، وتمثل فى تدعيم شبكات الترام .

المرحلة الثالثة : خطة طويلة المدى ، وتقوم على انشاء شبكة لمترو الانفاق .

وقد اعتمد مجاس الوزراء المبالغ اللازمة لتنفيذ الخطتين : العاجلة والمتوسطة المدى ، كما قرر البدء فورا فى دراسة انشاء شبكة لمترو الانفاق ، على أن يقدم السيد وزير النقل مذكرة للمجلس عن المشروع . وفى ٢٦ / ١ / ١٩٦٩ ، قدم السيد وزير النقل المذكرة المطلوبة الى

مجلس الوزراء ونوقشت فى جلستى ١٩٦٩/١/٢٦ ، ١٩٦٩/٢/٢ ، وقرر مجلس الوزراء الموافقة على البدء فى تنفيذ مشروع مترو الانفاق ، مع توفير الاعتمادات اللازمة وتشكيل لجنة فنية بوزارة النقل للإشراف على المشروع .

وبناء على قرار مجلس الوزراء المشار اليه ، قامت وزارة النقل - فى ١٩٦٩/١/٢٦ - بدعوة بيت الخبرة المتخصصة لتقديم عرضها للقيام بالدراسات التخطيطية والاقتصادية والفنية ، وذلك لوضع مخطط شامل لنقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى ، والقيام بالتصميمات الهندسية ، واعداد المواصفات والاشتراطات العامة والخاصة لشبكة مترو الانفاق . وتم اختيار بيت الخبرة الفرنسى « سوفريتو » للتنفيذ فى ١٩٧١/٦/١٦ . وقام بيت الخبرة « سوفريتو » بعمل الدراسات الاحصائية والفنية والاقتصادية للوضع الحالى ، واستنبط النماذج الرياضية للتنبؤ باحجام الحركة وتدفقات الركاب ، ووضع مخططا شاملا لنظم النقل السطحى وشبكاته حتى عام ١٩٩٠ ، محددا المسار الذى يستلزم الأمر استخدام مترو الانفاق للنقل عليها حيث تجاوز حجم امكانيات النقل السطحى بمختلف وسائله .

وقد اعتمد هذا المخطط الشامل فى سبتمبر ١٩٧٣ وعرض على اللجنة الوزارية للخدمات بجلستها فى ٢ فبراير ١٩٧٤ ، ووافقت عليه . وقد جاء فى توصيات لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب فى تقريرها الثامن المحرر فى ١٩٧٦/٥/٨ بشأن حل أزمة المواصلات بالقاهرة - والذى وافق عليه المجلس - مايلى :

× عدم التوسع فى استيراد اتوبيسات جديدة الا بغرض الاحلال والتجديد .

× ضرورة الاسراع باستكمال الشبكة الكهربائية السطحية للترام ، خاصة فى شرق وشمال القاهرة .

× الاسراع فى مد شبكة مترو الانفاق والا واجه النقل العام بمدينة القاهرة الكبرى كارثة محققة . واعطاء الاولوية فى الاستثمار لهذا

المشروع الحيوى ، سواء عن طريق الاستثمارات المشتركة مع الأشقاء العرب ، أو بواسطة اتفاقات مع الدول الصديقة خاصة فرنسا التى تم بحث هذا الموضوع معها . واللجنة تؤيد اتجاه الحكومة لربط مدينة حلوان بالمرج بواسطة نفق أرضى يمتد من باب اللوق الى كوبرى الليمون باعتباره مجرد بداية لمشروع مترو الانفاق .

× الاستفادة بتقرير بيت الخبرة الفرنسى « سوفريتو » ، واعتباره الخطة الأساسية لحل مشاكل النقل بالقاهرة ، وأن تعمل أجهزة الحكم المحلى فى إطاره .

هذا وقد قررت اللجنة الوزارية للانتاج بجلستها فى ١٩٧٦/٥/٢١ بشأن مشروع مترو الانفاق ما يلى :

— حتمية تنفيذ المشروع ، وضرورة إدراجه ضمن الأولوية الأولى للخطة الخمسية .

— نظرا لأن المشروع متكامل ، فإنه ينبغي السير فى تنفيذه فى الخطة الخمسية .

— قيام السيد وزير الاقتصاد والدولة بالتعاون الاقتصادى بإجراء المفاوضات اللازمة لتنفيذ :

(أ) التفاوض لإنهاء اجراءات التسهيلات المروضة من الجانب الفرنسى ، وذلك كسببا للوقت ، حيث ان التصميمات والمواصفات الخاصة بأشهار المناقصة لتنفيذ هذا العمل قد اكتملت ، ويمكن السير فى اتخاذ اجراءات التعاقد على التنفيذ قبل بدء عام ١٩٧٧ .

(ب) قيام وزارة الاقتصاد والتعاون الاقتصادى ووزارة المالية من الآن بتدبير باقى النقد الأجنبى المقرر صرفه خلال عامى ٧٩ - ١٩٨٠ لاستكمال تنفيذ باقى الخط الاقليمى .

أبعاد المشكلة :

(أ) تتلخص مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى فى النقاط الآتية :

— عدم مناسبة نوعية وسائل النقل مع حجم تدفقات الحركة على المحاور الرئيسية . فمن المعلوم أن الأتوبيس يستخدم فى المحاور التى لا يزيد حجم تدفق الركاب بها فى ساعات الذروة على ٦٠٠٠ راكب فى الساعة ، وأن الترام المعزول يستخدم على المحاور التى لا يزيد حجم

تدفق الركاب عليها فى ساعات الذروة على ٢٠.٠٠٠ راكب فى الساعة . فإذا ما زاد التدفق عن ذلك ، فإن الوسيلة الوحيدة المناسبة هى مترو الانفاق الذى تصل كفاءته حتى ٦٠.٠٠٠ راكب فى الساعة .

وتعتمد القاهرة اساسا على الأتوبيس ، وهو وسيلة غير مناسبة لمواجهة المشكلة ، وبالتالي فإن الاستثمارات الضخمة التى أنفقت فى سبيل تدعيم مرقق النقل خلال الخمسة عشر عاما الماضية لم تخفف من حدة المشكلة ، فضلا عن أن الدراسة اثبتت ان العدد الأقصى لسيارات الأتوبيس التى يمكن أن تستوعبها شوارع مدينة القاهرة لا يتجاوز ٢٠٠٠ سيارة كحد أقصى ، وهذه الطاقة لا يمكن أن تواجه الطلب : حالا أو مستقبلا .

— تحميل الوحدات بكثرة من طاقاتها ، وما يؤدى اليه من كثرة الاعطال وعدم انتظام التشغيل ، وفى النهاية سرعة استهلاكها .

— سوء تنظيم وتخطيط وصيانة الطرق وتخلّف أجهزة المرور ، مما يجعل الطرق تبدو قاصدة عن استيعاب حركة السيارات ، رغم أن سعتها كافية للحركة الحالية والمستقبلية حتى نهاية القرن الحالى على معظم محاورها ، دون حاجة الى توسيعها أو شق طرق جديدة .

— الصعوبات والعوائق التى تعترض هيئة النقل العام بالقاهرة فى التشغيل وأعمال الصيانة والعمرة للوحدات الناقلة ، وتمثل أساسا فى نوعية الوحدات والنقص فى الجراجات والورش الانتاجية والعمالة الفنية . وكذا عدم توفر قطع الغيار اللازمة فى الوقت المناسب .

(ب) بتحليل حركة نقل الركاب داخل مدينة القاهرة الكبرى عام ١٩٧٥ - - لإمكان وضع تصور لحجم المشكلة - يتضح الآتى :

× ان تعداد سكان القاهرة الكبرى حوالى ٨.٠ مليون نسمة .

× ان عدد الرحلات اليومية يبلغ ٦.٤ مليون رحلة .

× ان متوسط ما يقطعه الراكب ٧.٠ كيلومتر / رحلة .

× ان الرحلات اليومية تتم على الوجه الآتى :

— ٢٥٪ من الرحلات تتم سيرا على الأقدام ، تعادل ١.٦ مليون رحلة .

— ٦٠٪ من الرحلات تتم بوسائل النقل العام ، تعادل ٣.٨ مليون رحلة .

- ١٥٪ من الرحلات تتم بالسيارات الخاصة والتاكسى والدراجات ، تعادل ١٠٠ مليون رحلة .

x ان المعدل الحالى للرحلات هو ٠.٨ رحلة للفرد يوميا ، وهو رقم متواضع يعتبر دون المعدل بالنسبة لعواصم العالم .

وباستخدام الوسائل العلمية الحديثة فى الاحصاءات والنماذج الرياضية والحساب الالىكترونى للتنبؤ بحجم الحركة مستقبلا حتى عام ١٩٩٠ ، وبمراعاة :

- المتغيرات المؤثرة فى توليد الحركة .

- الحد من الهجرة الداخلية .

- توليد العمالة فى مواقع الانتاج .

- انشاء مدن جديدة حول القاهرة ذات اكتفاء ذاتى .

- انتظام حركة المرور وتنفيذ المخططات الشاملة للحركة على السطح .

فانه - مع اخذ هذه الاعتبارات فى الحسبان - يتضح الآتى :

حركة النقل مستقبلا

عام ١٩٨٠	عام ١٩٩٠
العدد الزيادة %	العدد الزيادة %
١- عدد السكان ١٠.٠٠٠.٠٠٠ ٢٥٪	١٣.٦٠٠.٠٠٠ ٧٠٪
٢- اجمالى عدد الرحلات اليومية ٨.٨٠٠.٠٠٠ ٣٧٪	١.٣٦٠.٠٠٠ ١١٣٪
٣- عدد الرحلات اليومية ٢.١٠٠.٠٠٠ ٣١٪	٢.٤٠٠.٠٠٠ ٥٠٪
٤- عدد الرحلات اليومية ٥.٣٠٠.٠٠٠ ٣٩٪	٨.٤٠٠.٠٠٠ ١٢١٪
٥- عدد الرحلات اليومية ١.٤٠٠.٠٠٠ ٤٠٪	٢.٨٠٠.٠٠٠ ١٨٠٪
٦- متوسط طول الرحلة ٨ ١٦٪	٨.٢٥ ١٨٪
٧- معدل الرحلات اليومي ٠.٨٨ ١٠٪	١.٠٠ ٢٥٪
للفرد / رحلة .	

وتشير هذه الأرقام ، الى أن مشكلة النقل العام التى تعاني منها اليوم مدينة القاهرة ستتفاقم بشكل ملحوظ فى المستقبل القريب . إذ سيبلغ حجم ركاب النقل عام ١٩٨٠ حوالى ١٣٩٪ من الحجم الحالى ، كما أنها ستصل عام ١٩٩٠ الى ٢٢١٪ من الحجم الحالى .

هذا بالإضافة الى أن حركة النقل بالسيارات الخاصة سوف تصل الى ١٤٠٪ من الحجم الحالى سنة ١٩٨٠ ، وتزيد الى ٢٨٠٪ فى عام ١٩٩٠ .

وهذه البيانات تؤكد ضرورة البدء قورا فى تنفيذ المخطط الشامل للنقل بمدينة القاهرة الكبرى ، بما يتضمنه من شبكة للنقل السريع (مترو الأنفاق) والا توقفت الحركة فى العاصمة تماما .

(ج) بدراسة حجوم النقل على مختلف المحاور ، تبين أن هناك ستة محاور تجارزت أحمالها النقل بها طاقة الوسائل السطحية ، إذ أن تدفق الحركة عليها يبلغ ما بين ٢٨٠٠٠ ، ٥٠.٠٠٠ راكب فى الساعة . وهذه المحاور هى :

x ميدان التحرير - ميدان رمسيس - المرج .

x ميدان التحرير - حلوان .

x ميدان التحرير - ميدان العتبة - ميدان رمسيس - شبرا الخيمة .

x ميدان التحرير - بولاق الدكرور

x ميدان العتبة - شارع ٢٦ يوليو - امبابه .

x ميدان العتبة - شارع الأزهر - الدراسة .

وقد جمعت هذه المحاور الستة فى شبكة تتكون من ثلاثة خطوط للنقل السريع بمترو الأنفاق ، بيانها كالاتى :

الخط الاقليمى :

حلوان - السيدة زينب - ميدان التحرير - شارع رمسيس - ميدان رمسيس - المرج .

الخط الحضرى الأول :

شبرا الخيمة - شارع شبرا - ميدان رمسيس - شارع الجمهورية - ميدان العتبة - شارع عبد العزيز - شارع التحرير - ميدان التحرير

- عبور النيل - شارع التحرير - بولاق الدكرور .

الخط الحضري الثاني :

امبابية - كوبري الزمالك - شارع ٢٦ يوليو - كوبري أبو العلا -
شارع ٢٦ يوليو - ميدان العتبة - شارع الأزهر - الدراسة - شارع
صلاح سالم .

ويبين الجدول التالي أقصى تدفقات على هذه المحاور :

أقصى عدد للركاب في الساعة في الاتجاه (الواحد)			
١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٩٠	
٤٢٠٠٠	٤٥٠٠٠	٥١٠٠٠	الخط الاقليمي
٢٨٠٠٠	٣٦٠٠٠	٣٥٠٠٠	الخط الحضري الاول
٢٠٠٠٠	٢٧٠٠٠	٢٨٠٠٠	الخط الحضري الثاني

وهكذا يتضح أن تدفق الركاب على هذه المحاور لا يمكن مواجهته الا
بوسيلة نقل وحيدة هي مترو الانفاق ، كجزء من مخطط شامل لتنظيم
النقل ، خصوصا وأن بعض اجزائها قد جاوز حد التشبع ، وعلى سبيل
المثال نجد شارع رمسيس يسير به حاليا ٢٨ خطا للتوبيس ، علوة
على ما يقرب من ٤٠٠٠ سيارة خاصة / ساعة ، ولا يمكن - تحت اية
ظروف - اضافة طاقة جديدة للنقل على هذا المحور . بل ان التخطيط
العلمي يستوجب سحب بعض خطوط النقل العام ، مما لا يمكن اجراؤه
في غيبة مترو الانفاق .

وتتمثل مشكلة النقل بمدينة القاهرة في النقل العام الذي يستخدمه
غالبية الشعب ، والذي يبلغ أكثر من ٨٠ ٪ من حجم النقل على مختلف
الوسائل العامة والخاصة ، وبالتالي فليست المشكلة في راكبي السيارات
الخاصة .

اما بالنسبة لمساحة الشوارع المتاحة حاليا في مدينة القاهرة ، فهي
تتمشى والمعدلات العالمية ، إذ تبلغ نسبة المساحة المخصصة للشوارع
٢٧.٢ ٪ من رقعة المساحة العامة ، في حين أن هذه النسبة على

المستوى العالمي لا تزيد عن ٢٨ ٪ ، والتي لم تتحقق الا في مدينة
نيويورك . ورغم ذلك ورغم اعتماد الشعب الامريكى على السيارات
الخاصة في تنقلاته ، فقد بلغ طول شبكة مترو الانفاق بها ٢٨٥ كيلو
متر .

وهذا يعنى ان الأمر لا يحتاج بحاليا وحتى نهاية القرن الحالى الى
شق طرق جديدة أو توسيع ما هو قائم ، أو انشاء طرق علوية لا تخدم
سوى النقل بالسيارات الخاصة .

ومع الأخذ في الاعتبار سعة الطرق وأقصى طاقة ممكنة للنقل العام
في ظل نظم مثالية اتخطيط الشوارع وتنظيم الحركة وأجهزة المرور ،
فان جميع وسائل النقل العام السطحي مجتمعة سوف تكون عاجزة
تماما عن مواجهة الطلب على النقل في سنة ١٩٨٠ .

وبما سبق يتضح مدى حجم مشكلة النقل التي تعاني منها القاهرة ،
والتي تتصف بالاستمرار منذ أكثر من عشرين سنة ، رغم ما نفذ من
مشاريع لمواجهة لم تشكل حولا علمية متكاملة .

اتجاهات الحل :

ان مشروعات النقل داخل المدن لا يمكن دراستها أو تنفيذها
كمشروعات فردية متفرقة ، بل يلزم دراستها في إطار متكامل وفي
نطاق مخطط شامل على مستوى المدينة . إذ أن حل المشكلة في تقاطع
معين أو في محور محدد ، قد يؤدي الى مشاكل أخرى أكثر تفاقمًا في
مواقع أخرى .

وعلى هذا الاساس ، قامت وزارة النقل بالدراسات التخطيطية
والفنية ، وانتهت هذه الدراسات الى وضع خطة شاملة لحل مشكلة النقل
بالقاهرة الكبرى ، على الوجه التالي :

(أ) خطة قصيرة المدى :

تساهم في ايجاد حل جزئي سريع لمشكلة النقل السطحي والنقل
العام للفترة حتى عام ١٩٨٠ ، حيث يكون قد تم الانتهاء من المرحلة
الاولى من الخطة طويلة المدى .

(ب) خطة طويلة المدى :

لوضع حل جذري للمشكلة حتى عام ١٩٩٠ يبدأ تنفيذ المرحلة الأولى منها فوراً لكي تساهم في حل المشكلة ابتداء من عام ١٩٨٠ .

وتشتمل الخطة قصيرة المدى على ما يلي :

- تنظيم حركة المرور في بعض الشوارع الرئيسية التي يستخدمها النقل ، مثل :

× التوسع في نظام الاتجاه الواحد لبعض الشوارع الهامة مثل شارعى رمسيس والجلاء .

× تخصيص حارات معزولة للنقل العام ، سواء للترام أو الأتوبيس ، لإمكان تخفيف الضغط على الشوارع الرئيسية .

× إبعاد حركة السيارات الخاصة الطوالى عن منطقة وسط المدينة .

× إعادة تخطيط تقاطعات الشوارع الرئيسية حسب الأصول العلمية والفنية الحديثة .

- تصنيف شبكة الشوارع الحالية لكي تخدم حركة المرور بكفاءة عالية .

- إعادة تخطيط المحطات النهائية لخطوط الأتوبيس والترام لرفع كفاءتها وتوفير الأمان .

- التوسع في استخدام الترام السريع ، في حارات معزولة عن المحاور الرئيسية التي لا يتسنى خدمتها بخطوط الأتوبيس .

- تحديد نوعية وسائل النقل بما يتناسب مع حجم تدفق الركاب على المحاور دون ازدياد في استخدام وسائل النقل ، بحيث يقتصر تشغيل الأتوبيس على المحاور التي لا يتعدى حجم تدفقات الركاب عليها

٦٠٠٠ راكب في الساعة ، والترام السريع في المحاور التي تزيد على

ذلك حتى ٢٠٠٠٠ راكب في الساعة ، وتحديد مسارات الاتفاق في

المحاور التي تزيد حجم الحركة عليها عن ذلك القدر .

- تدعيم النقل العام بوحدات جديدة من سيارات الأتوبيس المناسبة ومركبات الترام ، بدلا من المستهلك الذي تجاوز العمر الاقتصادي ، ولسد

النقص في حدود خصائص كل وسيلة .

- استخدام اشارات المرور الأوتوماتيكية التوافقية في المحاور الرئيسية .

- تأمين حركة مرور المشاة ومنع تعارضها مع وسائل النقل ، وذلك بإنشاء كبارى علوية في الميادين والتقاطعات الرئيسية لعبور المشاة .

- تنظيم مواقف وأماكن انتظار السيارات طبقا للأصول الفنية .

وتنفيذا لهذه الاقتراحات ، فقد تم اتخاذ الخطوات التالية :

× تم وضع برنامج تنفيذي لهذه المقترحات وتوزيع الاعتمادات المطلوبة على السنوات المالية المختلفة حتى عام ١٩٨٠ ، وأخطر السيد

محافظ القاهرة للتنبيه ببدء التنفيذ . وقد بدأ فعلا في الآتي :

(أ) البدء في إنشاء كبارى المشاة العلوية في ميدان رمسيس وتقاطع عرابي وتقاطع ٢٦ يوليو مع شارعى رمسيس والجلاء .

(ب) التوسع في تشغيل بعض الشوارع بنظام الاتجاه الواحد ، ويجرى حاليا اتخاذ الخطوات اللازمة ، لتشغيل شارعى رمسيس والجلاء

بنظام الاتجاه الواحد بعد تمام التعديلات اللازمة في ميدان رمسيس .

× يجرى حاليا تنفيذ مشروع الاشارات الأتوماتيكية التوافقية لكي تعمل بنظام الموجة الخضراء ، وبناء مركز رئيسي للتحكم في هذه

الاشارات بمعروف ، وينتظر الانتهاء من أغلبه في نهاية العام الحالي .

× تم اعتماد ٣٠٥ مليون جنيه في ميزانية عام ١٩٧٦ لمد خطوط ترام في إطار المخطط الشامل ، ويجرى اتخاذ الخطوات التنفيذية وهي:

(أ) مد خط ترام لربط شبرا المظلات مع الاميرية .

(ب) مد خط الترام في شارع جسر البحر الأعظم لربط ورض الفرج بشبرا المظلات .

(ج) مد الترام بشارع احمد حلمي لربط شبرا الخيمة بميدان رمسيس .

(د) مد الترام بين ميدان زين العابدين وميدان جامع عمرو بن العاص بمصر القديمة .

هـ) مد الترام بشارع السودان بمدينة الأرقاف بالجيزة ما بين امبابه والمنيب .

و) ربط الجيزة بخط ترام فيما بين محطة الجيزة وميدان زين العابدين .

وذلك علاوة على ما تقوم به أجهزة المبرد من زيادة الإنضباط في نظم المرور .

وتشتمل الخطة طويلة المدى على ثلاث مراحل :

المرحلة الأولى : ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٠ وتتضمن :

- ربط خطى سكة حديد حلوان والمرج بنفاق ارضى بطول ٣,٨ كم يسير تحت شارع رمسيس ويمر بميدان التحرير ، مع كورية خط المرج وتطوير أجهزة تشغيل الخطين ليعمل معا كخط نقل كهربائى سريع بطول ٤٢ كم ، يسير من الجنوب الى الشمال الشرقى .

وتبلغ تكاليف هذه المرحلة حسب اسعار عام ١٩٧٥ نحو ٩٤ مليون جنيه ، منها ٧١,٢ مليون جنيه بالذئد الأجنبى .

المرحلة الثانية : ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٥ وتتضمن ما يلى :

- مد خط مترو الانفاق رقم ١ فيما بين شبرا الخيمة وبولاق الدكرور، مارا بميادين رمسيس والعتبة والتحرير بطول ١٢ كم ، وتبلغ تكاليفه حسب اسعار عام ١٩٧٥ نحو ١٤٢ مليون جنيه ، منها ٦٧ مليون جنيه بالعملة الاجنبية .

- اتمام تزويد الخط الاقليمى بالوحدات المتحركة اللازمة لمجابهة الازدياد فى الحركة . وتبلغ الاعتمادات اللازمة لذلك ٥٥ مليون جنيه ، منها ٤٥ مليون جنيه بالعملة الاجنبية .

المرحلة الثالثة : ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٩٠ وتتضمن ما يلى :

- انشاء خط مترو الانفاق رقم ٢ ليربط الدراسة وامبابه بالعتبة وشارع ٢٦ يوايو وعابرا للنيل عند كوبرى ابو العلا الجديد بطول ٨,٥

٤ .

كم ، على أن يكون امتداده مستقبلا بعد عام ١٩٩٠ فى اتجاه مدينة نصر ومصر الجديدة . وتبلغ تكاليفه حسب اسعار عام ١٩٧٥ نحو ٩٥ مليون جنيه ، منها ٤٣ مليون جنيه بالعملة الاجنبية .

- استكمال تزويد الخط الاقليمى بالوحدات الباقية . وتبلغ التكاليف اللازمة لذلك ٥٠ مليون جنيه منها ٤٣ مليون جنيه ، بالعملة الاجنبية .

ويتم تنفيذ هذه المراحل الثلاث ، يكون قد تم انشاء ٢٥,٥ كيلو متر من شبكة مترو الانفاق ، و ٣٧ كيلو متر من خطوط النقل السريع بالسكك الحديدية . كما سيبلغ طول شبكة الترام ذات الخطوط المزوجة عندئذ ١١٠ كيلو متر ، ويكون قد تم تدعيم مرفق الأوتوبيس ، وبذلك تختفى نهائيا مشكلة النقل العام بالقاهرة الكبرى .

ومما تقدم يتضح الآتى :

- ان حل مشكلة النقل العام فى مدينة القاهرة الكبرى ينبغى أن يتم فى إطار مخطط شامل رايس بمشروعات جزئية ، قد تؤدى الى تفاقم المشكلة .

- أن دراسة النقل على مستوى القاهرة الكبرى قد تمت بمعرفة بيت من بيوت الخبرة العالمية المتخصصة ، واستخدمت فيها كافة الأساليب التكنولوجية الحديثة . وقد انتهت إلى وضع مخطط شامل للنقل يتضمن النقل السطحى وشبكاته ومترو الانفاق وتنظيم الحركة وتصنيف الشوارع . وقد تمت مراجعة المخطط الشامل الذى أعده بيت الخبرة بمعرفة المتخصصين بوزارة النقل والجامعات وغيرهما وثبتت جدواه الفنية ، واعتمد على اساس انه الحل الأمثل .

- ان حساب العائد الاقتصادى للمشروع قد تضمن تخطيط عدد من شبكات النقل ، تشمل مسارات مختلفة لمترو الانفاق مرتبطة بمخطط متكامل للنقل السطحى . وباختيار هذه الشبكات من حيث الطاقة والتكاليف ، تبين أن الشبكة المقترحة هى أفضل الشبكات لحل مشكلة النقل فى مدينة القاهرة الكبرى .

- للتحقق من جدوى المشروع من الناحية الاقتصادية ، فقد تم تحليل

المنافع والتكاليف لشبكة النقل المقترحة بمقارنتها مع شبكة أخرى لا تشتمل على مترو الانفاق ، وإن كانت لا تصل في كفايتها الفنية لمقدرة شبكة النقل المقترحة ، وثبت أن العائد الاقتصادي يتراوح ما بين ٤,٧٪ - ١٣,٤ ٪ ، ويعتبر هذا العائد مقبولا بالنسبة للاستثمار في النقل العام .

- أن حجم الطلب على النقل العام بمدينة القاهرة الكبرى سيصل إلى ٥,٣ مليون رحلة يوميا في عام ١٩٨٠ ، وستزيد إلى ٨,٤ مليون رحلة يوميا في عام ١٩٩٠ . وهذه التقديرات حسبت على أساس الحد من الهجرة الداخلية ، وتوطين العمال في مواقع الانتاج ، وإنشاء مدن جديدة حول القاهرة ذات اكتفاء ذاتي .

وهذا أمر لا يمكن مواجهته بوسائل النقل السطحي ، ولذلك يتحتم البدء فورا في تنفيذ المخطط الشامل للنقل بمدينة القاهرة ، بما يتضمنه من شبكات لوسائل النقل السطحي ومترو الانفاق ، وإلا توقفت الحركة في العاصمة تماما ، مما يترتب عليه آثار بعيدة المدى .

- أن جميع التصميمات والمواصفات الهندسية والشروط العامة والخاصة اللازمة لتنفيذ الخط الاقليمي الذي يربط حلوان بالمرج ، قد تمت وفق أحدث النظريات الهندسية في التصميم والتنفيذ ، وأخذت في الاعتبار الظروف المحلية وطبيعة التربة وتكوينها ، وحالة جميع المنشآت التي قد تتأثر من تنفيذ المشروع .

مدى صلاحية الطرق العلوية كحل بديل للمشكلة :

أن الخطة الشاملة للنقل في مدينة القاهرة - التي أعدها بيت الخبرة « سوفريتو » - تعتبر كلاً لا يتجزأ وهي متكاملة ومتراصة ، وتدور حول محور أساسي قوى ذي كفاية عالية هو شبكة مترو الانفاق ، تعاونه شبكات من الترام والأتوبيس ، تعتبر أجزاء مكملة للمخطط الشاملة .

أن حالة التوقف أو الشال لم تصب القاهرة بعد ، وذلك لسبب أساسي هو أن نسبة ملكية السيارات الخاصة بها منخفضة جدا ، إذ

تبلغ حوالي ٢٤ سيارة لكل ألف نسمة ، ولكن هذا المعدل في طريقه إلى التزايد . وإذا لم يبدأ من الآن إنشاء شبكة مترو الانفاق لتتم خلال عشر سنوات على الأكثر ، فمن المؤكد أنه سيحدث هذا التوقف في المدينة حتما .

فالتدهور في وسائل النقل وفي الحركة وإن كان واضحاً في القاهرة ، إلا أنه لم يصل بعد إلى النقطة الحرجة ، وبالتالي يتحتم اتخاذ الاجراءات الفورية وتوجيه العناية الفائقة إلى مواجهته ، حتى لا تتفاقم الحالة في المستقبل .

هل هناك حل بديل ؟

يقترح البعض - كحل للمشكلة - إقامة طرق علوية فوق الشوارع ، مغلقة تخفيف العبء عنها ، سواء بنقل حركة السيارات الخاصة إلى الطرق العلوية . وتخصيص الشوارع للنقل العام ، أو حركة النقل العام إلى الطرق العلوية وتخصيص الشوارع للسيارات الخاصة .

إلا أن هذا الحل - وإن كان يبدو مناسباً - إلا أنه في الحقيقة غير واقعي ويترك آثاراً على مدينة القاهرة ، يستحيل مواجهتها أو التغلب عليها في المستقبل .

فهو غير واقعي لصعوبات هندسية ، هي :

أولاً : أن الطريق العلوي يقوم على أعمدة تشغل مساحة من الشوارع ويقلل من كفاءتها ، وتجعل من المتعذر استخدام الشوارع خصوصاً في الطرق الضيقة والمتوسطة .

ثانياً : من الطبيعي أن الطريق العلوي سيرتبط بالشارع ، وبالتالي سيكون هناك عدد كبير من نقاط التبادل بين الطريقين ، هذه النقاط تحتاج إلى مساحات كبيرة ، وإنشائها يتطلب إزالة قدر كبير من المساكن . فضلاً عن أن هذه المخرج ستختلط الحركة بها في حيز صغير ، مما يترتب عليه حدوث تراكم واختناقات ، وبذلك لا تكون الطرق العلوية وسيلة فعالة لحل المشكلة ، بل ستؤدي إلى نقل المشكلة إلى مواقع جديدة .

هل هذا الحل فى صالح الجماهير ؟

إن فرضنا جدلا أن الصعوبات الهندسية السابق الإشارة إليها أمكن التغلب عليها ، فمن الواضح أن الاستثمار سيكون لصالح راكبي السيارات الخاصة فى المقام الأول ، وليس فى صالح جماهير الشعب التى تعاني يوميا خلال انتقالاتها . علما بأن مالكي السيارات الخاصة فى القاهرة لا يمثلون الآن ١٠ ٪ على الأكثر من السكان ، وعلى أحسن الافتراضات لن يزيدوا على ٣ ٪ فى عام ١٩٩٠ ، بينما ٨٠ ٪ من الرحلات اليومية تتم بمعرفة سواد الشعب بوسائل النقل العام . وعلى ذلك فإن تغليب الناحية الاجتماعية فى سياسة النقل ، يتطلب التركيز على خدمة النقل العام باعتباره وسيلة الجماهير فى الانتقال . وبالتالي فإنه من الأفضل الاهتمام بالطول التى ثبت نجاحها فى معظم دول العالم ، مثل الترام ومترو الأنفاق ، باعتبارهما من الوسائل التى تخدم النقل العام .

آثار هذا الحل :

– أن الطرق العلوية تشغل حيزا كبيرا من الشارع ، مما يقلل من سعته كثيرا ، خصوصا عند المحطات حين يتطلب الأمر إنشاء سلاسل للوصول للمحطات . علاوة على تدبير أماكن خاصة بالخدمات المطلوبة للمحطات ، مثل حجرات بيع التذاكر وإدارة المحطة وخدماتها المختلفة – مما لا يتيسر تدبيره إلا فى شوارع ذات عرض لا يقل عن ٤٠ مترا .

– أن المنشآت المرتفعة للكبارى – التى تصل إلى حوالى ستة أمتار فوق منسوب الشارع – تتسبب فى ازعاج سكان المباني المجاورة ، خصوصا فى مدينة القاهرة التى يتميز سكانها بعادات وتقاليدها خاصة . فضلا عن حاجتها إلى مساحات كبيرة لعمل المداخل والمخارج ، مما يترتب عليه مدم وإزالة مساكن كثيرة .

– أن تقاطع مسارين علويين يعتبر من المنشآت الضخمة التى تتطلب تدبير مسافات طويلة لإمكان الوصول بالانحدارات إلى الحد المطلوب ، علاوة على حجب الرؤية – مما يؤثر تأثيرا مباشرا على حركة

المزيد بالشارع .

– أن الطرق العلوية لابد وأن تتبع مسار الشارع نفسه ، ولذلك فإن انشائها يحتاج إلى استخدام منحنيات صغيرة ، مما يقلل من السرعة وبالتالي يقلل من كفاءة النقل ، ولا يمكن الوصول به لنفس حجم النقل بالانفاق وهو ٦٠ ألف راكب / ساعة .

– أن الطرق العلوية تؤثر تأثيرا مباشرا على الإنسان والبيئة المحيطة به . فهى مصدر لإثارة الغبار وأحداث الضوضاء إلى حد الازعاج . وتتوقف شدة هذه الضوضاء على فترة توالى القطارات . فإذا علمنا أنها ستكون دقيقتين لكل اتجاه فإن ذلك يعنى ازعاجا مستمرا للسكان .

– الشكل الجمالى للمدينة سوف يتأثر تأثيرا كبيرا نتيجة لهذه المنشآت الضخمة القاطعة لخط الرؤية ، وكذلك القيم الجمالية للإنسان ستندثر أمام الغابات الخرسانية الكثيفة .

– قد يتبادر إلى الذهن أن تكاليف إنشاء الطرق العلوية أقل كثيرا من تكاليف إنشاء الانفاق ، وهذا أمر مبالغ فيه . إذ أن ارتفاع تكاليف مترو الأنفاق يكمن – بصفة أساسية – فى الاستثمارات اللازمة لشراء الوحدات المتحركة ، وهذا أمر تشترك فيه الانفاق والطرق العلوية طالما أنها ستستخدم كوسيلة للنقل العام السريع .

أما الفترة الزمنية اللازمة للانشاء ، فإنها لا تزيد إطلاقا عن تلك التى يتم فيها إنشاء الكبارى العلوية .

بالإضافة إلى ماسبق ، فإن الحل الجذرى للمشكلة لا يتم إلا بحل مشكلة النقل العام ، وأن شوارع القاهرة على سعتها المتمشية مع المعدلات العالمية لا تكفى سوى لإنشاء شبكة ترام سطحية لا تزيد على ١١٠ كيلو متر علاوة على عدم إمكان تسيير أكثر من ٢٠٠٠ أوتوبيس . وهذه الوسائل غير كافية على أحسن الفروض لمجابهة حجم الحركة المتوقع عام ١٩٨٠ ، وأن الاستمرار فى التردد بدلا من الاقدام على تنفيذ شبكة الانفاق – بحجة ارتفاع التكاليف أو طول الفترة الزمنية أو

ارتباك الحركة اثناء التنفيذ - ما هو الا تأجيل - وتضخيم للمشكلة ، اذ لم يحدث حتى الآن فى أى مدينة كبيرة أن حلت مشكلة النقل بها دون انشاء شبكة لمترو الانفاق .

ولعل أوضح مثال لذلك : مدينة نيويورك . فهى رغم شوارعها المتسعة جدا والتي تتعدى المعدلات العالمية بكثير ، ورغم اعتماد سكانها على الانتقال بالسيارات الخاصة - فاننا نجد أنه قد تم انشاء ٣٨٥ كيلو متر من الأنفاق بها .

ومن ذلك يتضح ان الحل الوحيدة لمواجهة مشكلة نقل الركاب فى القاهرة ، يتركز على انشاء شبكة مترو الانفاق ، وهو أمر حتمى يجب ان يبدأ فوراً .

خاتمة :

من كل ما سبق ، يتضح الآتى :

- ان مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى ، هى مشكلة النقل العام وليست مشكلة النقل الخاص .

- ان وسائل النقل العام السطحية تعجز عن مواجهة المشكلة حالا ومستقبلا ، مهما انفق عليها من استثمارات .

- ان الدراسات العلمية لجذور المشكلة قد تمت بمعرفة بيت من بيوت الخبرة العالمية المتخصصة ، والحلول المقترحة ليست عفوية ولكنها خطة متكاملة ومدروسة .

- ان الخطة الشاملة للنقل لمدينة القاهرة الكبرى ، هى المشروع الوحيد فى خطة وزارة النقل الذى تمت دراسة جدواه الفنية والهندسية والاقتصادية بل هو من المشروعات القليلة على مستوى الدولة التى أجريت لها هذه الدراسات .

- ان كافة الدراسات الهندسية والتصميمية والمواصفات الفنية والشروط العامة والخاصة اللازمة لتنفيذ الخط الاقليمى - الذى يربط ما بين حلوان والمرج - قد تمت ، وجاهزة للبدء فى التنفيذ .

- ان استبعاد مشروع مترو الانفاق من القوائم لكون دراسة جدوى

المشروعات وأولوياتها ، سيجرب عليه تدهور فى النقل يعرض القاهرة للشلل التام .

- ان تنفيذ المشروع حتمى ولا بديل له ، وتأجيله يترتب عليه زيادة التكاليف فى المستقبل .

- ان اتخاذ القرار بشأن هذا المشروع يجب الا يتم بمعزل عن آثاره السياسية والاجتماعية والاقتصادية ، وبما له من نتائج تاريخية على مستقبل مدينة القاهرة .

مشكلات

الطيران المدنى والنقل الجوى

يعتبر الطيران المدنى من أسرع وسائل الانتقال فى هذا العصر الذى صار الزمن فيه يشغل أهمية قصوى بالنسبة للمعاملات والعلاقات ، سواء بين الافراد أو بين الدول . ولهذا فقد تزايدت حركة النقل الجوى فى السنوات الأخيرة بشكل ملحوظ ، مما دعا معظم الدول الى الاهتمام بتطوير صناعة النقل الجوى ودعمها بأفضل العناصر البشرية وأحدث الأجهزة ، لإقامة بنية سليمة تكفل سلامة الحركة الجوية ، وتدعيم القدرة على أداء كافة الخدمات التى تتطلبها عمليات النقل فى يسر وسهولة .

وتقديرا لأهمية الطيران بالنسبة لمصر التى تتميز عن غيرها من الدول بموقعها الجغرافى فى منطقة الشرق الأوسط ، فضلا عن أنها نقطة التقاء حضارى بين جميع دول العالم ، فقد أولى المجلس القومى

للانتاج والشئون الاقتصادية اهتمامه بدراسة وسائل تطوير النقل
الجوى ، بما يمكنه من ملاحقة التقدم الذى أحرزته الدول الأخرى فى
هذا الميدان .

وبمتابعة مدى التطور فى حركة الطيران المدنى فى عام ١٩٧٦
مقارنا بعام ١٩٧٥ ، تبين ما يلى :

الترتيب	١٩٧٥	١٩٧٦	الترتيب
عدد الركاب	١٣٦٢٧٠٠	١٥٠٨٧٠٠	١٩٧٦
	١٣٦٢٧٠٠	١٥٠٨٧٠٠	١٩٧٦
	١٣٦٢٧٠٠	١٥٠٨٧٠٠	١٩٧٦
الشحنات	١٣٦٢٧٠٠	١٥٠٨٧٠٠	١٩٧٦
	١٣٦٢٧٠٠	١٥٠٨٧٠٠	١٩٧٦
	١٣٦٢٧٠٠	١٥٠٨٧٠٠	١٩٧٦

ويتضح من هذا البيان ، ان هناك زيادة ملموسة فى حركة النقل
الجوى سواء بالنسبة للركاب أو البضائع ، ومن المتوقع ان تتزايد هذه
الحركة سنة بعد أخرى .

فاذا أخذ فى الاعتبار ان قدرة مطار القاهرة الدولى بعد تطويره
الأخير تستوعب حوالى ٥ مليون راكب سنويا ، والمتوقع ان يزداد عدد
الركاب فى عام ١٩٨٠ ليصل الى ٩ مليون راكب سنويا ، فان المطار
يوضع الحالى ان يكون وافيا بأغراض النقل بالطائرات فى السنوات
المقبلة ، الى جانب أن المخازن الحالية ليست كافية لمواجهة عمليات نقل
البضائع بالطائرات ، وتتزايد حجم هذه البضائع فى المستقبل سوف
يضاعف من حجم هذه المشكلة .

كل هذا يفرض وضع خطة متكاملة تنفذ مرحليا لتطوير البنية
الاساسية للعمليات الجوية ، بما يجعلها قادرة على مواكبة النشاط
المتزايد لحركة النقل الجوى . ويتطلب ذلك ما يلى :

— اجراء مسح شامل للجمهوريه ، لمعرفة متطلبات المناطق المختلفة
من النقل الجوى .

— وضع تخطيط متكامل للمطارات الواجب انشاؤها ونوعياتها على
خسوه هذه المتطلبات ، ودراسة احتياجات كل مطار وفقا للغرض الذى
أنشئ من أجله ، وتجهيزه بكافة المنشآت والمعدات الفنية واللاسلكية
المناسبة لنوعية الحركة .

— تزويد الطرق الجوية داخل الجمهوريه بأحدث الأجهزة اللاسلكية
والإلكترونية لتحقيق سلامة الحركة الجوية .

على أن وضع هذه الخطة يستلزم دراسة وتقييم الأوضاع والمشاكل
الحالية والعمل على ازالتها ، حتى لا تقف امام التنفيذ عوائق تحول دون
تحقيق الأهداف المرجوة .

وعلى ذلك ناقش المجلس الوضع الراهن على ضوء الدراسات التى
انتهت اليها شعبة النقل والمواصلات ، وتبين له انه من العوامل التى أدت
إلى إضعاف إمكانات التقدم والتطوير ما يلى :

— عدم كفاية الاعتمادات المالية اللازمة لدعم الامكانيات المادية
للمرفق .

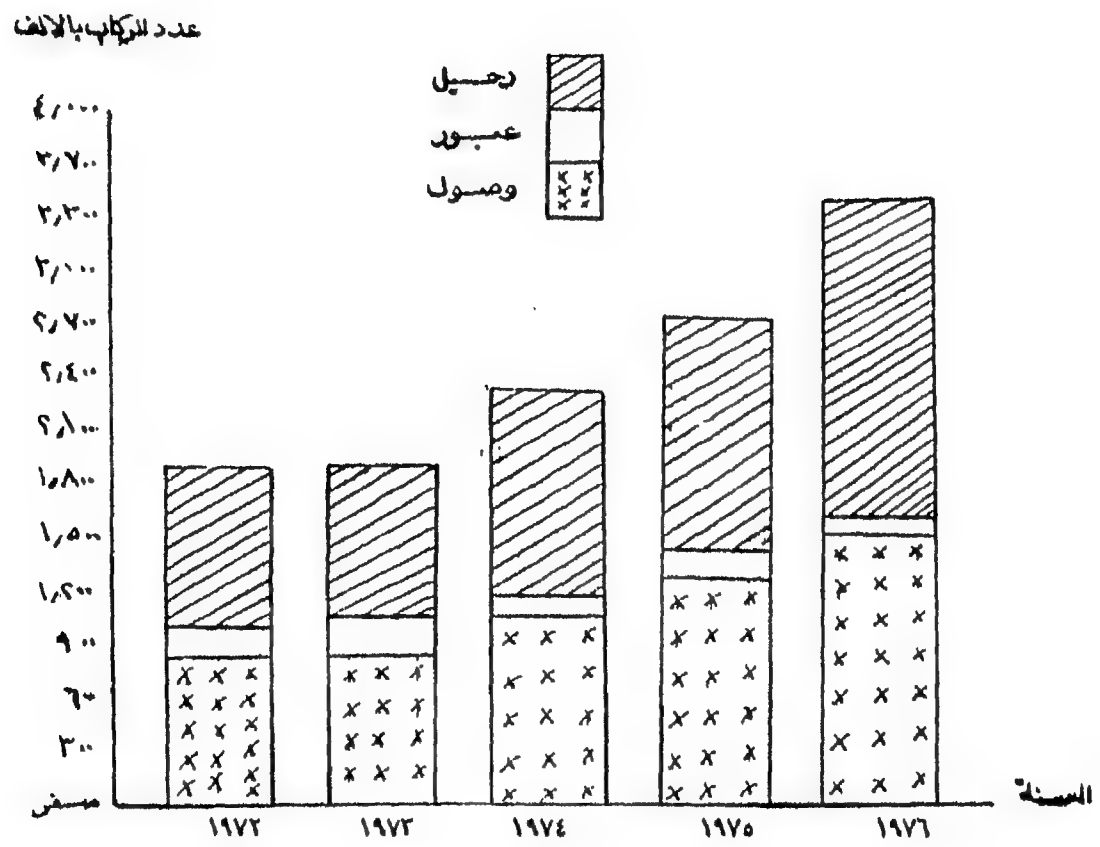
— عدم استقرار الأوضاع التنظيمية للمرفق وتعرضه لهزات
متتالية .

— عدم امداد الوحدات الفنية للمرفق بقيادة على درجة عالية من
الكفاءة والخبرة والتخصص .

— عدم وفاء قطاع البناء والتشييد بالتزاماته فى الوقت المحدد .
وعلى سبيل المثال ، تراخى هذا القطاع فى اقامة منشآت مطار القاهرة
وورش وحظائر مصر للطيران لأكثر من أربع سنوات .

الى جانب ذلك ، فان مسئوليات النقل الجوى موزعة على عدد من
الأجهزة وهى :

تطور حركة الطيران المدني
وصول • عبور • رحيل
خلال أعوام ٧٢ - ١٩٧٦



الدول تسمح بهذا الطيران دون أى قيود ، حتى تقلل من سعر بيع الرحلة قدر الامكان ، ليزداد - تبعاً لذلك - عدد السائحين .

- عدم انتظام مواعيد قيام ووصول رحلات طائرات مصر للطيران بصفة عامة والرحلات الخارجية بصفة خاصة ، مما أدى الى الارتباك فى تنفيذ البرامج السياحية المعدة للسائحين ، وعدم استطاعة الافواج الاستفادة من الخدمات المعدة لهم اثناء زيارة الوجهة القبلية .

- عدم الاهتمام بتدريب العاملين بمجموعات الخدمة الأرضية للركاب ، سواء بالقاهرة أو بالمحطات الخارجية ، فأغلبهم لا يجيد اللغات الأجنبية ولا يهتم بمظهره ولا بحسن المعاملة مع الركاب .

التوصيات

على ضوء ما تقدم ، وما قامت به الشعبة المختصة من دراسات ، وما دارفى المجلس من مناقشات - انتهى المجلس الى التوصيات التالية :

* انشاء مجلس أعلى للطيران المدنى والنقل الجوى ، يشكل من رؤساء مجالس ادارات الهيئات والشركات العاملة فى قطاع الطيران ، وممثلين عن وزارات التخطيط والمالية والنقل والسياحة والداخلية فى مستوى وكيل وزارة على الأقل ، واعضاء متفرغين من نوى الخبرة فى مجال الطيران المدنى .

ويختص هذا المجلس - على وجه التحديد - بالتخطيط لسياسات الطيران المدنى والنقل الجوى ، بحيث تتناول هذه السياسات المطارات الواجب انشاؤها ونوعياتها والمسارات الجوية والمساعدات الملاحية والتحكمية المتطورة ووسائل النقل الجوى والخطوط الجوية والعلاقات الثنائية والدولية وسياسات الشركات الوطنية . مع الاهتمام باجراء الدراسات اللازمة لذلك ، وتجميع المعلومات الفنية ، ومتابعة التطور العالمى فى هذا المجال .

* اعادة النظر فى تشكيل واختصاصات الجهاز المشرف على الطيران المدنى - سواء كانت الوزارة ام استحداث جهاز خاص - بما يتفق مع طبيعة عمله فى التخطيط والمتابعة والتنسيق بين جميع الوحدات

× وزارة الطيران المدنى .

× الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى .

× الهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى .

× المعهد القومى للتدريب .

× مؤسسة مصر للطيران .

× الهيئة العامة للارصاد الجوية .

وقد نتج عن كل ما تقدم :

- تداخل الاختصاصات وعدم وضوح العلاقة بينها ، خاصة بين الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى والهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى .

- تفتيت المرفق على عدد من الهيئات المستقلة مما ضاعف من الأعباء المالية ، كما أدى الى زيادة العمالة غير الفنية ، فى الوقت الذى تعاني فيه هذه الأجهزة من نقص فى العمالة الفنية .

- تعدد الجهات الحكومية داخل الهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى وتمسكها بسلاطتها واختصاصاتها وافتقار التنسيق بينها .

- تركيز وزارة الطيران المدنى على الجانب الادارى دون الجانب الفنى لنقص الخبرات الفنية بها .

- ضعف امکانات المادية ، خاصة فى المعهد القومى للتدريب ، والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، والهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى ، والهيئة العامة للارصاد الجوية .

- كثرة التغييرات فى الادارة العليا لمؤسسة مصر للطيران وتقييدها بقوانين العاملين بالقطاع العام ، مما حد من قدرتها على الصمود أمام التنافس العالمى فى هذا المجال .

كذلك فان السياحة تواجه ببعض الصعوبات من النقل الجوى ، ومن أبرز هذه الصعوبات ما يلى :

- تقييد الطيران العارض (التشارتر) بضرورة الحصول على موافقة مصر للطيران قبل التصريح بحق الهبوط . فى حين أن معظم

العاملة فى خدمة قطاع النقل الجوى والطيران المدنى فى مصر .

* اعادة النظر فى العلاقة الحالية بين الهيئة العامة للطيران المدنى والهيئة العامة لميناء القاهرة الجوى بما يحقق السلامة للحركة الجوية فى مطار القاهرة الدولى ، وبما يوفر الخدمات الفنية والعامه للركاب والطائرات الزائرة .

* العمل على تنسيق وتنظيم العلاقة بين قطاع السياحة وقطاع النقل الجوى ، سواء من ناحية ايجاد الخطوط المنتظمة للنقل الخارجى والداخلى ، أو من ناحية تنظيم هبوط الطيران العارض - بما يكفل سهولة انتقال السياح ويشجع على زيادة تدفقهم إلى مصر .

* ضرورة اعفاء الأجهزة العاملة فى قطاعات الطيران المدنى من الالتزام بالقيود المقررة فى قوانين العاملين واللوائح المالية والإدارية ، مع المساح المجال امامها للتصرف فى شئونها الوظيفية والمالية والإدارية وفقا لقواعد خاصة تتلاءم مع طبيعة عملها .

* العمل على ازالة كافة المعوقات وتطوير الأساليب المستخدمة وتصميم الخدمات والمرافق داخل مطار القاهرة الدولى ، بما يهى الاداء الأمثل لخدمة الركاب والمتعاملين . مع ضرورة توحيد الرئاسة الإدارية للمطار بما يكفل التنسيق بين الأجهزة المختلفة العاملة داخل المطار .

* وضع تخطيط متكامل للمطارات واحتياجاتها الفنية من التجهيزات والفنيين بما يحقق :

- ملاحقة الزيادة فى حركة السياحة والحركة الخارجية والداخلية للنقل الجوى العام والخاص .

- مسايرة التطور فى طرازات الطائرات المستخدمة على الخطوط وفى أجهزة الاضاءة والملاحة الجوية ، ورفع مستوى الخدمة بها .

* ضرورة العمل على اقامة مجمع متطور للبضائع ، يتناسب مع زيادة حركة البضائع الواردة والصادرة .

* اعادة النظر فى سياسة التدريب واعداد الفنيين لمختلف فروع الطيران . مع ضرورة التنسيق بين المعهد القومى للتدريب وبين الأجهزة

الأخرى العاملة فى هذا المجال ، لتحديد احتياجاتها التدريبية ، وإعداد البرامج المناسبة لها - بما يكفل فاعليتها فى تلبية هذه الاحتياجات .

ملحق

المشكلات

التي تواجه قطاع الطيران المدنى

من أبرز المشكلات التي تواجه قطاع الطيران المدنى فى جمهورية مصر العربية ما يلى :

أولاً: تفتتت مرفق الطيران المدنى وتقسيمه الى هيئات مستقلة :

كان مرفق الطيران المدنى فى جمهورية مصر العربية قاصراً على مصلحة الطيران المدنى منذ سنة ١٩٣٩ كجهة وحيدة مسئولة عن تأمين سلامة الطيران المدنى ، وإدارة المطارات جميعها بالجمهورية ، وتدريب العاملين الفنيين ليصبحوا مؤهلين للنهوض بعبء هذه المسئولية على احسن وجه . بالاضافة الى عقد الاتفاقيات الثنائية فى النقل الجوى ، واصدار اجازات الطيارين المدنيين والمهندسين الجويين واختيارهم .

ولكن بمناسبة تعيين أول وزير دولة لشئون الطيران المدنى ، تم تخصيص وزارة للطيران . وسعياً وراء التوسع فى العمالة دون النظر الى المصالح العام ، والعمل على ترسيخ القاعدة التي تركز عليها مبررات انشاء وزارة - صدرت القرارات الجمهورية أرقام ٢٩٣٦ لسنة ١٩٧١ بانشاء الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، و٢٩٣٣ لسنة ١٩٧١ بانشاء هيئة ميناء القاهرة الجوى ، و٢٩٣٥ لسنة ١٩٧١ بانشاء هيئة التدريب على أعمال الطيران المدنى .

المشاكل الناجمة عن ذلك :

- تقازع الاختصاص بين تلك الجهات :

وخاصة بين الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، وهيئة ميناء القاهرة امام عدم صراحة النصوص والاختلاف فى تفسيرها . فعلى سبيل المثال :

- لو اقتضت الظروف إقامة مبنى على حدود ميناء القاهرة الجوى وهدد ارتفاعه اقلاع وهبوط الطائرات بالميناء ، فأى الهيئتين تكون مختصة بالنظر ، حيث يمكن القول بأن ذلك يدخل فى اختصاص كل منهما .

- لو أن شركة طيران خالفت قواعد المرور الجوى على أرض ميناء القاهرة الجوى وأدى ذلك الى وقوع حادثة ، فأى الهيئتين تختص باتخاذ الاجراءات ضد الشركة ، وإيهما تقوم الشركة برفع دعاوى ضدها للتعويض مثلا اذا توافرت أركانه .

- لو أن التيار الكهربائى على الممر المضاء ليلا انقطع فجأة اثناء هبوط إحدى الطائرات ، فوقع لها حادث من جراء ذلك لعدم تشغيل محطة الكهرباء الاحتياطية فى موعدها القانونى خلال ٧ ثوان . فما هى الهيئة المسؤولة عن ذلك ؟ (الهيئة التى تسطى تعليمات النزول على الممر غير الهيئة المسؤولة عن التيار الكهربائى) .

- لو أن طائرة ارتطمت بمخلفات موجودة على الممر المستعمل ، أو بحيوان تسال من السور . فأى الهيئتين مختصة ، ومن هو المسئول ، وهل هى مسئولية من ينظف الممر (هيئة الميناء) ، أم من يقوم بتشغيله (هيئة الطيران المدنى) .

هذا وبصفة عامة فانه يصعب تحديد الهيئة المسؤولة عن التخطيط وتطوير ميناء القاهرة وامكانياته ومساعداته الملاحية .

- أما من جهة التنسيق فى مجال التدريب ، فتكفى الإشارة الى أنه من غير المعقول ألا يكون للجهة المسؤولة عن اصدار اجازات الطيران ، طبقا للمستوى الدولى ، والذي تلزمنا به معاهدة الطيران المدنى الدولية (هيئة الطيران المدنى) - اية سلطة اشرافية على مراكز التدريب المسؤولة عن تنظيم الفرق الدراسية لهذه الاجازات ، لتبقيتها لهيئة مستقلة فى نفس مستوي هيئة الطيران المدنى ، وهى هيئة المعهد القومى للتدريب . هذا ، وفى الوقت الذى تعتبر فيه سلطة الطيران المدنى مسئولة بالكامل عن مستوى الأفراد حاملى الاجازات والمحافظة

عليه ، كذلك فهى مسئولة عن تدريب العاملين بها ورفع كفاءتهم طبقا لخطط تطويرها .

- مضاعفة الاعباء المالية :

وكان من جراء الفصل لتلك الهيئات ، أن اصبحت لها هياكل تنظيمية مستقلة ذات موازنات خاصة لكل منها بأبوابها الأربعة المعروفة ، وسعت كل جهة الى رفع ميزانيتها - مما حمل الميزانية العامة للدولة اعباء كانت فى غنى عنها ، فامتلات بالعمالة الزائدة والمناصب والوظائف المتعددة . كما اصبحت كل جهة تباشر اجراءات تعاقداتها ومشترياتها ومشروعاتها مستقلة عن الأخرى ، مما أدى الى اختلاف المعاملات المالية وعدم توافق التنسيق بين نوعية الأجهزة المطلوبة بين الجهتين .

وبالرجوع الى اعتمادات الباب الثانى والثالث لمصلحة الطيران سنة ١٩٧١/٧٠ ، نجدها ٦٩٨٣٠٠ ، ١,٠٠٠,٠٠٠ أى ١,٦٩٨,٣٠٠ جنيه . بينما اصبحت ميزانية ١٩٧٦ لهيئة الطيران المدنى للثانى ٥٨٢٠٠٠ ، والثالث ٢٠١٢٠٠٠ بمجموع (٢,٥٩٤٠٠٠) ولهيئة الميناء ٨٣٣٠٠٠ الباب الثانى ، ٢٠١٢٠٠٠ للباب الثالث بمجموع ٢٨٤٥٠٠٠ جنيه مصرى .

أى زادت ميزانية الباب الثانى والثالث من ١٦٩٨٣٠٠٠ لمرافق الطيران أى إلى ٥٤٢٩٠٠٠ خاصة بالهيئتين فقط ، وهذا يوضح مدى العبء الذى وقع على عاتق الخزانة العامة للدولة من اجراء انشاء هيئات جديدة فى مجال الطيران المدنى .

ومما يدخل ضمن اسباب مضاعفة الاعباء المالية ، ما يحدث نتيجة هذا الاستقلال التام بين الهيئات الثلاث ، من ازواج وتكرار لبعض الخدمات والمرافق والمشروعات والتى تخطط لها كل هيئة على حدة طبقا لاحتياجاتها ، ويدخل ضمن هذه مشروعات السنترالات التليفونية ومحطات الكهرباء الاحتياطية وأجهزة التدريب الميدانى وغير ذلك ، مما يناوئ تحت أهداف الهيئات الثلاث فى وقت واحد .

– عدم حاجة العمل الى انشاء هيئات متعددة فى مرفق

الطيران المدنى :

ان حجم نشاط الطيران المدنى لجمهورية مصر العربية ومليقا لتقديرنا المبني على أساس علمى ، والمستمد من النمو الطبيعي لحركة الطيران المدنى والنقل الجوى خلال السنوات العشر القادمة – مازال فى الحدود العادية ، والتي يمكن لهيئة واحدة هى الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى الاضطلاع بمعيها دون حاجة الى انشاء العديد من الهيئات العامة لذات الغرض ، مما أضعف التنسيق بين المسئولين عن أهداف واحدة .

ثانيا : تقييد السلطات الرقابية الممنوحة للهيئة المصرية العامة للطيران المدنى على شركة مصر للطيران :

نظرا لان التنظيم الادارى الحالى يقضى بتبعية الشركة الوطنية للطيران « شركة مصر للطيران » الى نفس الوزارة التى تتبعها الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى .

ولما لوحظ أنه فى كل مرة تمارس فيها الهيئة سلطاتها القانونية نحو الشركة اذا وجد المقتضى ، ولما لها من سلطة رقابية واشرافيه نحو التفتيش الفنى على الطائرات ، او التصريح او التاكيد من الصلاحيات المختلفة لحاملى اجازات الطيران ، فانه يتعذر التنفيذ لتدخل السلطة الرئاسية بحجة حماية مصالح الشركة الوطنية الوحيدة رغم ما بها من اخطاء . وتكون النتيجة هى وقوع المأسى والكوارث التى تضر بمصالح الشركة المادى والأدبى ، بل بسمعة مصر كلها .

اقتراحات :

وعلاجا لتلك المشاكل ، تقترح الحاول الآتية كسياسة طويلة المدى

فى هذا المجال :

أولا : إلغاء القرارات الجمهورية بانشاء هيئة ميناء القاهرة الجوى وهيئة التدريب . وحسب قرار بانشاء الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى شاملة اختصاصاتها . مع نقل العاملين فيهما للهيئة الجديدة

توحيداً للسلطة المسئولة فى جهة ادارية واحدة .

ثانيا : تعديل القرار الجمهورى رقم ٢٩٣٢ لسنة ١٩٧١ ، بجعل تبعية شركة مصر للطيران الى جهة أخرى خلافا لوزارة الطيران المدنى، واتكن وزارة الاقتصاد او رئاسة الجمهورية – حتى يمكن إعمال الرقابة للهيئة المصرية العامة للطيران المدنى طبقا لاختصاصاتها الدولية ودون حرج .

ثالثا : انشاء مجلس أعلى للطيران يتم تشكيله من بعض رؤساء الجهات العاملة فى مجال الطيران المدنى ، ومن ذوى الكفايات ، ومن ممثلى وزارات الدولة ذات الصلة بمرفق الطيران المدنى أو التنظيم والتمويل ، ويكون الهدف من انشاء المجلس هو وضع خطة عمل للطيران المدنى خلال المدى الطويل ، تلتزم بها الهيئة وسائر الجهات العاملة فى خدمة الطيران المدنى ، مهما تغيرت الرئاسة أو القيادات ، كما يبدى الرأى فى أى خلاف يقع بين الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى وغيرها من الجهات العاملة فى مجال الطيران المدنى ، بدلا من الدخول فى منازعات أو إجراءات قضائية .

الموانى المصرية

ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

يعتبر النقل البحرى هو الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، ويعد أرخص وسيلة وأيسرها . وتعد الموانى احدى الحلقات الرئيسية التى تمر بها التجارة الخارجية للدولة .

ولما كان النقل البحرى هو حلقة الوصل فى نقل السلع المختلفة من مكان الى آخر ، فان أساس نظرية اقتصاديات النقل البحرى هو : أن تكون القيمة النهائية للسلع المراد نقلها أو تصديرها بأقل تكلفة ممكنة . لذلك تسعى الدول الى رفع كفاءة وحداتها البحرية من ناحية ، وكفاءة الموانى من ناحية أخرى لنقل السلع بأسرع وأرخص ما يمكن ، وفى الحالة المطلوبة لها .

وتتوقف كفاءة الميناء على العوامل الآتية :

- سرعة وسهولة وصول السفن من عرض البحر إلى الأرصفة أو المحطات .

- سرعة وسهولة تفريغ البضائع من السفن للأرصفة وبالعكس .

- سرعة وسهولة تصريف البضائع من الميناء الى داخل البلاد .

- تسهيل وتبسيط إجراءات التخليص على البضائع الصادرة

والواردة. والتخزين ، مع التنسيق المتكامل بين جميع الأطراف المعنية

٥٠

داخل الميناء وخارجه .

ولاشك أن موقع مصر بالنسبة للطريق الملاهى الى أوربا عبر قناة السويس - والذي يمثل الطريق الأنسب للتجارة المتزايدة بين الشرق والغرب - وكذلك الزيادة المستمرة فى حجم تجارة مصر الخارجية ، يلقيان عبئا جسيما على طاقة الموانى الحالية ، مما يستلزم اعداد خطة لتطويرها .

حجم التجارة الخارجية

أولا : تجارة الوارد والصادر والتراخيص :

تجارة الوارد :

وتشمل كافة البضاعة العامة ، والصبب الجاف الذى يرد الى الموانى المصرية . وباستعراض حجم الوارد فى السنوات العشر الماضية ٦٥ / ١٩٧٥ ، فإنه يتبين :

- ثبات حجم الوارد تقريبا من الخارج خلال السنوات ١٩٧٢/٦٥ .

- زيادة مستمرة فى تجارة الوارد اعتبارا من عام ١٩٧٣ .

وترجع أسباب ذلك الى :

- سياسة الانعزال التى اتبعتها الدولة خلال الستينات .

- الظروف السياسية والاقتصادية التى مرت بها البلاد .

- الاتجاه الى سياسة الانفتاح اعتبارا من عام ١٩٧٤ .

تجارة الصادر :

باستعراض تجارة الصادر فى السنوات العشر الماضية ٦٥ / ١٩٧٥ يتبين :

- تزايد حجم الصادر فى السنوات ٦٧ ، ٦٨ ، ٦٩ بنسبة ٦٪ ، ٩٪ ،

٢٧.٥٪ على التوالى .

- ثبات حجم الصادر خلال سنتى ٧٠ ، ١٩٧١ .

- تناقص تجارة الصادر فى السنوات ما بعد عام ١٩٧١ .

وترجع أسباب ثبات الصادر ثم تناقصه الى سياسة الانعزال ،

وبالتالى التوقف النسبى فى كثير من الصناعات ، مما أدى الى

انخفاض الطاقة الانتاجية نتيجة تناقص مستلزمات الانتاج المستوردة ،
الا أنه من المتوقع - نتيجة لزيادة طاقة الصناعة - تزايد تجارة الصادر
لتصل كمياته في عام ١٩٨٠ الى ٣,٣ مليون طن منتجات وحاصلات
مختلفة ، و ١,٦ مليون طن حديد اسفنجي .

أي أن اجمالي كميات الصادر سيصل الى ٤,٩ مليون طن .

تجارة الترانزيت :

نظرا للظروف السياسية والعسكرية والاقتصادية التي مرت بها
البلاد منذ عام ١٩٥٦ الى حرب ١٩٧٣ ، فقد تلاشت تجارة الترانزيت
من الموانئ المصرية . واعتبارا من عام ١٩٧٥ ونتيجة لسياسة الانفتاح
الاقتصادي ، فمن المتوقع أن يزداد حجم تجارة الترانزيت ليصل عام
١٩٨٠ الى مليون طن . وسوف تتزايد باستمرار خاصة بعد انشاء
المناطق الحرة .

وعلى ضوء ما تقدم ، فإن حجم التجارة الخارجية سوف يصبح في
عام ١٩٨٠ في حدود ٢٨ مليون طن (٢٢ مليون طن تجارة واردة ، و٥
مليون طن تجارة صادرة ، و١ مليون طن تجارة ترانزيت) .

ثانيا : تجارة البضاعة العامة والبضاعة الصب الجاف :

البضاعة العامة :

وتمثل جميع السلع التي ترد أو تصدر عن طريق الموانئ المصرية ،
من خامات و سلع وسيطة و سلع استثمارية . وباستعراض كل من الوارد
والصادر في البضاعة العامة ، يتبين الآتي :

- تذبذب حجم تجارة الوارد من البضاعة العامة حتى عام ١٩٧٢ .
واعتمادا من عام ١٩٧٣ أخذ حجم الوارد في التزايد من ١,٧ عام
١٩٧٣ الى ٢,٣ عام ٧٤ ، ثم الى ٤,١ عام ١٩٧٥ .

وكنتيمة لسياسة الانفتاح ، فإنه من المنتظر أن تبلغ تجارة الوارد
عام ١٩٨٠ نحو ٨,٩ مليون طن ، بمعدل زيادة ١٥٪ سنويا ، اعتبارا
من عام ١٩٧٥ حتى عام ١٩٨٠ .

- نتيجة لسياسة التصنيع ، فإنه من المنتظر التوسع في تصدير كل

من الاسمنت والالومنيوم والصناعات البتروكيمياوية ، والمتوقع أن يصل
حجم الصادر من البضاعة العامة عام ١٩٨٠ الى ٣,١ مليون طن .
- بالنسبة لتجارة الترانزيت ، فإنها تقدر عام ١٩٨٠ بحوالي مليون
طن بضاعة عامة .

وبذلك فإنه من المتوقع أن يصل حجم البضاعة العامة في عام ١٩٨٠
الى ١٣ مليون طن (٨,٩ مليون طن تجارة وارد ، و ٣,١ مليون طن
تجارة صادرة ، و١ مليون طن ترانزيت) .

البضاعة الصب والجاف :

باستعراض حجم البضاعة الصب والوارد خلال السنوات
٦٦ / ١٩٧٥ ، يتضح :

- تزايد حجم الوارد في البضاعة الصب ، فيما عدا عامي ٦٧ ، ٦٨ ،
اثر حرب ١٩٦٧ .

- تناقص حجم الصادر اعتبارا من عام ١٩٧٠ ، فقد بلغ حجم
الصادر من البضاعة الصب الجاف في عام ١٩٧٥ نحو ٢٠٩ ألف طن
مقابل ٣٦ ألف طن في عام ١٩٧٠ ، ومن المنتظر أن يصل حجم
الصادر منها في عام ١٩٨٠ الى ٣٠٠ ألف طن .

وتأسيسا على حجم الوارد والصادر من البضاعة الصب الجاف ،
فإن حجم التجارة فيها سوف يصل في عام ١٩٨٠ الى ١٥ مليون طن .
- وبما تقدم يتبين أن حجم تجارة البضاعة الصب والبضاعة العامة،
سوف يبلغ ٢٨ مليون طن عام ١٩٨٠ ، مقابل ١٢,٢٩٠ مليون طن عام
١٩٧٥ .

- أما في عام ٢٠٠٠ ، فإن حجم التجارة الخارجية على ضوء
التوسع في كل من الصادر والوارد بمعدل نمو سنوي في حدود ٥٪ ،
سيصل الى ٧٥ مليون طن ، حيث تكون البضاعة العامة في حدود ٣٢
مليون طن ، والبضاعة الصب في حدود ٤٣ مليون طن .

توزيع التجارة الخارجية على الموانئ :

باستقراء احصائيات التجارة الخارجية في السنوات من ٦٦ الى

١٩٧٥، تبين أهمية موانئ البحر الأبيض ، ويدل على ذلك أن نسبة تداول البضائع على موانئه كانت متراجعة بين ٨٥ ٪ ، ٩٥ ٪ ، بالمقارنة لنسبة البضائع على موانئ البحر الأحمر ، وهي ما بين ٥ ٪ الى ١٥ ٪ . ونظرا لتوقع زيادة حركة الوارد والصادر في موانئ البحر الأحمر ، لزيادة حركة التجارة الخارجية بين دول شرق أفريقيا وآسيا والصين وأستراليا - فإن تقديرات توزيع التجارة على موانئ الجمهورية عام ١٩٨٠ ، قد تمت على أساس أن ٨٠ ٪ منها سوف يتم عن طريق موانئ البحر الأبيض ، و ٢٠ ٪ تقريبا سوف يتم عن طريق موانئ البحر الأحمر . أما في عام ٢٠٠٠ ، فقد يتم توزيع تجارة مصر الخارجية على الموانئ ، على أساس أن ٧٧ ٪ منها يتم على طريق البحر الأبيض ، و ٢٣ ٪ عن طريق البحر الأحمر .

ثالثا : البترول :

كانت مصر في السنوات الأخيرة حتى أوائل عام ١٩٧٥ ، تقوم باستخراج حوالي ١١ مليون طن من البترول الخام ، وكانت هذه الكمية لا تفي باحتياجات البلاد ، مما كان يدعو الى استيراد حوالي ١.٥ مليون طن سنويا من الخارج . وبعد استرداد منابع البترول في سيناء وزيادة الاكتشافات البترولية ، أصبحت مصر تصدر البترول الفائض الى الخارج . وقد بلغ حجم البترول - ما بين وارد وصادر - المنقول عن طريق ميناء الاسكندرية عام ١٩٧٥ نحو ٦٣٢٩.١ طن ، مقارنة بعام ١٩٦٦ حيث كان حجم البترول المنقول ٢٦٣٠.٨ طن .

هذا ومن المتوقع أن يكون حجم البترول المنقول عن طريق الموانئ المصرية عام ١٩٨٠ - ما بين صادر ووارد - ٤٢.٢٥ مليون طن .

رابعا : المواد التعدينية :

وأهمها الفوسفات والمنجنيز ، وتستخرج من مناطق البحر الأحمر وسيناء ، وقد بلغ حجم الصادر من الفوسفات ٠.٥ مليون طن ، والمتنظر أن يبلغ عام ١٩٨٠ ما يزيد على ٦ مليون طن من موانئ البحر الأحمر ، أما في عام ٢٠٠٠ ، فإن توقعات التصدير قد تصل الى ١٤.٥ مليون

طن خامات تعدينية ، منها ١٣.٥ مليون طن فوسفات ومليون طن المنيت ، وجميعها من موانئ البحر الأحمر .

أولا : المواد التموينية :

القمح :

باستعراض احصائيات السنوات من ٦٥ الى ١٩٧٥ ، نجد أن حجم استيراد القمح أخذ في التذبذب ، رغم تزايد عدد السكان ، فقد تم استيراد ١.١٨٥ مليون طن في عام ٦٥ / ٦٦ ، وأخذ حجم الاستيراد في التذبذب ما بين الارتفاع والانخفاض ، الى أن بلغ عام ١٩٧٥ ما قدره ٢.٤٩٣ مليون طن .

وبافتراض زيادة حجم كمية القمح المستوردة خلال السنوات ٨٠/٧٥ بمعدل ١٠ ٪ سنويا ، فإن المتوقع استيراد ما قدره ٣.٩٢٧ مليون طن عام ١٩٨٠ . وأخذا بمعدلات النمو في الارتفاع بمستوى المعيشة بعد عام ١٩٨٠ ، فإن هذا المعدل سيكون في حدود ٨ ٪ سنويا حتى عام ٢٠٠٠ ، وبالتالي يكون حجم القمح المنتظر استيراده عام ٢٠٠٠ حوالي ١٢ مليون طن .

المواد التموينية الاخرى :

وتشمل الدقيق والعدس والفول والسكر والزيت ، ويتوقف استيراد البعض منها - كالسكر - على توقعات الانتاج المحلي ، أما باقي هذه المواد فقد أخذ معدل استيرادها في التذبذب خلال السنوات ٦٥/١٩٧٥ . وإذا افترضنا زيادة حجم الاستيراد بمعدل نمو ٦ ٪ سنويا ، فإن حجم المواد التموينية المتوقع استيرادها (خلاص القمح) عام ١٩٨٠ سيصبح ٢.٥٤٠ مليون طن ، وفي عام ٢٠٠٠ سيصبح ٦ مليون طن .

وعلى ضوء ما تقدم فإن اجمالي المواد التموينية المنتظر استيرادها في عام ١٩٨٠ ، هو ٦.٤٦٧ مليون طن ، وفي عام ٢٠٠٠ سيصل الى ١٨ مليون طن .

ثانيا : الأخشاب :

تميزت الكميات المستوردة من الأخشاب بالتقلب من سنة الى أخرى ، واعتبارا من عام ١٩٧٤ بدأت في الزيادة بسبب العمران والتعمير ، ومن المنتظر استمرار هذه الزيادة سنويا بمعدل لا يقل عن ١٥ ٪ . وبناء عليه فان كمية الأخشاب المتوقع استيرادها في عام ١٩٨٠ سوف تكون ٩١٧ ألف طن .

ثالثا : الفحم :

تتزايد كميات الفحم المستوردة باستمرار لارتباطها بصناعة الحديد والصلب في مصر ، وقد بلغت كميات تراب الفحم المستورد حوالي نصف مليون طن عام ٧٣ ، ثم زادت الى حوالي مليون طن ، وسوف تزيد كميات الفحم المستورد عند تشغيل القرن الرابع لمجمع الحديد والصلب ، بحيث تصل الى حوالي ١.٧٦٠.٠٠٠ طن سنويا .

رابعا : الأسمدة :

بمراجعة احصائيات الوارد مذهبها الى ميناء الاسكندرية خلال السنوات من ٦٥ / ١٩٧٥ ، يتبين أن حجم الوارد متذبذب في الصعود والنزول بين سنة وأخرى ، وأن اتجاه الوارد في زيادة اعتبارا من عام ١٩٧٢ ، وأن متوسط معدل الزيادة السنوية بلغ ١٣ ٪ اعتبارا من عام ١٩٧٠ .

وباستخدام هذا المعدل في النمو ، فان كمية الأسمدة المنتظر استيرادها في عام ١٩٨٠ ، تقدر بنحو ١.٦٥٠ مليون طن . ونظرا لما تبين من زيادة مصانع الأسمدة ، فان توقعات الاستيراد سوف تكون في حدود الرقم الذي وصل اليه عام ١٩٧٥ ، أي ما يعادل ٧٥٠ ألف طن ، على أن يبدأ الاتجاه في تصدير الفائض بعد ذلك .

الموانئ الرئيسية الحالية والمقترحة حتى عام ٢٠٠٠

ميناء الاسكندرية :

المشروعات التي تمت بالميناء خلال الربع قرن (١٩٥١ -

١٩٧٥) :

تم انشاء ميناء منفصل للبترول - يقع بالركن الجنوبي الغربي - في

عام ١٩٥٣ ، ومساحته المائبة حوالي ٥٠ فدان ، ويحتوى الميناء على خمسة « مراسي » لناقلات البترول .

كما تم انشاء أرصفة للركاب والبضائع العامة عام ١٩٥٤ بطول ١١٠٠ متر ، وقد أنشئت على هذه الأرصفة محطة بحرية للركاب ، وفي حالة عدم تشغيل الأرصفة بواخر الركاب تستعمل لتفريغ البضائع العامة التي تحملها السفن كبيرة الحجم .

وفي عام ١٩٥٤ ، أنشئت أرصفة الأسمدة الكيماوية بطول اجمالي ٤٥٠ متر ، وأنشئت عليها مخازن ، وتم توصيل خطوط السكك الحديدية اللازمة لخدمتها .

كذلك تم انشاء أرصفة للفحم الكوك ، وصوامع للذلل والدقيق ، وحوض جاف كبير لاصلاح السفن .

كما تم انشاء ترسانة بحرية لبناء واصلاح السفن ، وملحق بها أرصفة للتجهيز . هذا الى جانب تحويل ترعة النوبارية الى ترعة ملاحية لنقل الفحم من ميناء الاسكندرية الى مجمع الحديد والصلب بحلوان ، ونقل نسبة كبيرة من البضائع الى داخل البلاد .

ويبلغ مجموع أطوال الأرصفة بالميناء حوالي ١٠.٥٠٠ كم ، ويمكن للميناء أن تستقبل ٥٥ سفينة في وقت واحد :

* أرصفة الركاب : بالميناء أربعة أرصفة لاستقبال سفن الركاب ، واستقبلت هذه الأرصفة ٥٤٥ سفينة في عام ١٩٧٥ .

* أرصفة البضائع العامة : يوجد ٢٣ رصيف لاستقبال سفن البضائع العامة ، وقد بلغت طاقة شحن وتفريغ البضائع العامة عام ١٩٧٥ حوالي ٤ مليون طن .

* أرصفة الصب الجاف : وهي أرصفة التمرين ، والأخشاب ، والأسمدة ، والفحم ، والقوسفات والأتربة المعدنية والخردة ، وتبلغ أطوال هذه الأرصفة حوالي ٣٢٩٠ متر ، تصل طاقتها الى حوالي ٦ مليون طن سنويا .

* أرصفة الصب السائل : وتشمل أرصفة البترول وسفن المولاس . وجار انشاء بعض الأرصفة الأخرى وزيادة طاقة اوناش الفحم .

مشروعات مقترحة لزيادة طاقة ميناء الاسكندرية

حتى عام ١٩٨٠

× مشروعات لزيادة الطاقة :

- انشاء الأرصفة ٤٩ - ٥٤ مع المخازن اللازمة وخطوط السكك الحديدية وياقى المرافق ، وتبلغ الطاقة الانتاجية عند الانتهاء من المشروع كلية ١.١٥٠.٠٠٠ طن سنويا .

- انشاء أرصفة قليلة العمق أمام الأرصفة الحالية ٥٤ ، ٦٠ ، وتبلغ الطاقة الانتاجية بعد الانتهاء منها ١٣٥.٠٠٠ طن سنويا .

× مشروعات زيادة غير مباشرة فى الطاقة برفع الكفاءة الرأسية : وتشمل استكمال واحلال ورفع طاقة وكفاءة المعدات البحرية والشحن والتفريغ والنقل والتخزين . ويترتب على ذلك رفع الطاقات الانتاجية بمقدار ١.٨٥٥.٠٠٠ طن سنويا .

× مشروعات للمحافظة على الطاقة وتحسين الخدمة : انشاء ملاحق تخزين خارجية ، مجمعات ادارية ، تزويد الأرصفة بحاميات من المطاسط ، دعم الشبكة اللاسلكية ، تطهير البواغيز ، عمل المرحلة الثانية من تقوية حاجز الأمواج الكبيرة ، أعمال الرصف والطرق والإنارة . ميناء الدخيلة :

انشاء رصيف الحديد الاسفنجى لخدمة مشروع مصنع الحديد الاسفنجى ، وسوف يستخدم لاستقبال السفن الكبيرة المحملة بخام الحديد وتفريغها آليا ، ثم تصدير الحديد الاسفنجى الى الأسواق العالمية .

مشروع الدخيلة الجديد :

ويتكون هذا الميناء من حواجز أمواج وأرصفة للبضائع العامة والمستودعات والبضائع الصب ، وتشمل المرحلة الأولى من المشروع انشاء الأرصفة فى المسافة المحصورة بين حاجز الأمواج ورصيف الحديد الاسفنجى .

مشكلة التكسد بميناء الاسكندرية :

تعجز طاقة ميناء الاسكندرية بوضعها الحالى عن استيعاب الحجم

المتزايد لتجارة مصر الخارجية ، وعلى الأخص بالنسبة للبضائع ومواد التموين ، مما يترتب عليه تحمل الدولة سنويا بفراغات التأخير بالعملية الصعبة ، نتيجة تكسد البضائع داخل الميناء ، واضطرار عدد كبير من البواخر للانتظار لحين ايجاد المرسى المناسب لدخولها وشحنها أو تفريغها .

وترجع أهم اسباب حدوث التكسد فى الميناء لما يلى :

× عدم كفاية طاقة أرصفة الميناء الحالية وانخفاض معدلات الشحن والتفريغ اليومية :

- فبالنسبة للبضائع العامة ، يوجد بالميناء عشرون رصيف بضائع عامة ، منها خمسة فقط بأطوال وأعماق مناسبة لاستقبال السفن الحديثة . أما المراسى الخاصة بالبضائع العامة فغير متناسقة الطول والعمق ، لذلك فقد عجزت عن استقبال حجم البضائع العامة بالميناء ، والذى بلغ عام ١٩٧٥ حوالى ٤ مليون طن . ولاشك أن مشاكل التكسد فى منطقة البضائع العامة ستظل قائمة ، الى أن يتم التوسع وانشاء أرصفة جديدة للبضائع العامة بميناء الدخيلة والموانى البديلة .

- وبالنسبة للبضائع الصب ، فانه يجب المبادرة الى زيادة السعة الحالية وطاقة التفريغ لصوامع الفلال زيادة كبيرة . أما زيادة أوقات الانتظار فى المراسى الباقية ، فترجع الى أن معدلات الشحن والتفريغ المحققة تقل عن المعدلات النظرية ، والى قصور التخطيط فى توقيت الاستيراد .

- عدم انتظام ورود البضائع .

- عدم وجود تنسيق بين الجهات المعنية المختلفة وبين ادارة الميناء .

توقعات التجارة الخارجية حتى عام ٢٠٠٠

× تشير توقعات التجارة الخارجية لمصر عام ١٩٨٠ الى أن حجم هذه التجارة - بخلاف الصب السائل وموانى التعدين - سيبلغ ٢٨ مليون طن ، أى بزيادة تبلغ حوالى ١٧ ٪ سنويا ، وسيصل عام ٢٠٠٠ الى حوالى ٧٥ مليون طن ، بزيادة ٥ ٪ سنويا من عام ١٩٨٠ حتى عام ٢٠٠٠ .

توزيع التجارة الخارجية على الموانئ المصرية :

- بالنسبة لموانئ البحر الأبيض : بلغت هذه التجارة ١١.٢٥ مليون طن في عام ١٩٧٥ ، منها ١٠ مليون طن لميناء الاسكندرية ، و١.٢٥ مليون طن لميناء بورسعيد ، ويمثل المجموع ٩٠٪ من التجارة الخارجية ومن المتوقع أن تقل هذه النسبة تدريجيا حتى تصبح ٧٢٪ .

- أما موانئ البحر الأحمر ، فقد بلغ مقدار التجارة بها ١.٢٥ مليون من عام ٧٥ ، وهي تمثل ١٠٪ فقط من تجارة مصر الخارجية ، ومن المتوقع أن تزيد وتبلغ ٢٨٪ .

x ان حجم تجارة ميناء الاسكندرية يمثل في الوقت الحاضر ٨٠٪ من تجارة مصر الخارجية ، حيث بلغ حوالي ١٠ مليون طن عام ٧٥ ، ومن المتوقع بعد عام ١٩٨٠ أن تبلغ نسبتها ٦٥٪ فقط من تجارة مصر الخارجية ، وذلك عند استقرار الأمور في القناة والبحر الأحمر ، حيث ستبلغ عام ٢٠٠٠ حوالي ٤٦ مليون طن .

طاقة ميناء الاسكندرية والدخيلة حتى عام ٢٠٠٠ :

x من الضروري أن تزيد طاقة الميناء بمقدار ٢٥ ٪ على الأقل من حجم التجارة الخارجية حتى لا تحدث اختناقات أو حالات تكدس ، وعلى ذلك يجب أن تصل طاقة ميناء الاسكندرية عام ٢٠٠٠ الى حوالي ٦٠ مليون طن .

x ستصل طاقة الميناء عام ١٩٨٠ الى ١٥ مليون طن . أما الطاقة المتوقعة عام ٢٠٠٠ ، فتبلغ حوالي ٢٠ مليون طن ، وبالتالي ستوجد طاقة زائدة لا يمكن استيعابها في الميناء ، وتبلغ حوالي ٤٠ مليون طن في عام ٢٠٠٠ .

x ومن الضروري انشاء ميناء جديدة بمنطقة الدخيلة ، حيث انها الامتداد الطبيعي لميناء الاسكندرية . وتقوم في الوقت الحاضر شركة فرنسية - انجليزية بدراسة التخطيط الأمثل لهذه الميناء الجديدة ، لتستوعب التجارة المتوقعة الزائدة عن طاقة ميناء الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٠ .

ميناء السويس (بور ابراهيم - الأدبية) :

يأتي ميناء السويس الذي يشمل مينائى « بور ابراهيم والأدبية » في المرتبة الثانية بعد ميناء الاسكندرية ، ويتم عن طريقه عمليات الشحن والتفريغ للبضائع الشرق الواردة والصادرة ، كما أنه يعتبر الميناء الرئيسى للحجاج .

الخطة العامة لتطوير مينائى بور ابراهيم والأدبية :

أولا : تتضمن خطة تطوير ميناء بور ابراهيم ما يلي :

- الابقاء على الامكانيات الحالية بالنسبة لتجارة البضائع العامة والحجاج والركاب ، مع اجراء الاصلاحات والتوسعات المناسبة بها ، واستعمال الخدمات والطرق المؤدية اليها ، والتوسع في امكانيات اصلاح السفن .

- التوسع في الميناء الجديدة شمالي بور ابراهيم فيما يتعلق بالبضائع العامة ومراسى الصيد .

- انشاء المناطق الحرة بمختلف أغراضها ، لتكون ملحقة بمينائى بور ابراهيم والميناء الجديدة .

ثانيا : تتضمن خطة تطوير ميناء الأدبية ما يلي :

- التوسع في ميناء الأدبية مع تخصيصها لبضائع الصب الجاف والصناعة ، حيث ان انشاء الأرصفة العميقة المناسبة للصب يمكن أن يتحقق بتكاليف أقل .

- بالنسبة لتجارة المستوعبات فإن ميناء الأدبية هي الأنسب ، نظرا لوصول السكك الحديدية اليها .

وتقوم هذه الخطة على الإجراءات التالية :

x ان تشغيل ميناء البضائع الصب يختلف في طبيعته عن تشغيل ميناء البضائع العامة ، بما يتمشى مع انشاء ادارتين للمينائين بدلا من واحدة .

x يصل ارتفاع الأمواج في موقع أرصفة ميناء الأدبية الى حوالي ١٠٠ مترا ، مما قد يشكل صعوبة بالنسبة للمراكب واللنشات والمهمات

العائمة الصغيرة ، في حالة استخدامها أيضا للبضائع العامة .

× أن التوسع في المينامين معا ، يعطى الفرصة للتوسعات بعد عام ٢٠٠٠ .

× التوسع عن طريق الميناء الجديدة يسمح بتوفير مساحات أوسع منه في الأدبية .

مشروعات التوسع في ميناء بور ابراهيم والأدبية :

بالنسبة لميناء بور ابراهيم والميناء الجديدة :

- التوسع في شركة اصلاح السفن العالية ، لتشمل جميع أحواض الترسانة ، مع احتمال تزويدها بحوض عائم بحمولة مناسبة مستقبلا .
- تطهير حوض التجارة لمسبب ٩٠٠ متر ، بما يسمح باستعمال الرصيف الشمالى بكامل طوله لاستقبال البواخر المناسبة للعمق التصميمى المقرر له ، وإنشاء أرصفة بعمق ٩ متر ويطول ٣٥٠ متر أمام الجانب الشمالى للرصيف المتوسط ، وثلاث سقائف خلفها . على أن يستعمل رصيف منها لاستقبال المجاج في موسم الحج فقط وللبيضاة العامة ، أسوة بباقي الأرصفة .

- تعريض الرصيف الشمالى من جهة الميناء الجديدة ، وإنشاء أرصفة عميقة موازية للرصيف الشمالى . على أن يتحدد العمق المناسب في ضوء التثقيبات التى ستجرى . وبما يسمح بإنشاء أرصفة الحاويات بالعمق المناسب لها ، في حالة استقرار الرأى على تنفيذها في الميناء الجديدة بدلا من الأدبية .

- إنشاء ميناء الصيد في الميناء الجديدة وقريبا منها مساكن للصيادين ، على أن تتوفر بها أماكن للصيد الساحلى ولأعلى البحار .
- الإبقاء على مراسى البترول ومرسى المواشى في الميناء الجديدة ، مع ردم منطقة ، وعمل كورنيش سياحى مناسب .

- يمكن تخصيص مساحة قدرها حوالى ١٠ هكتار خلف بور ابراهيم ، لإنشاء منطقة حرة خاصة بتجارة الترانزيت ، وذلك للاستفادة منها في أغراض التجارة العابرة (التخزين المؤقت للبضائع ، التخزين

لمدد طويلة للبضائع المطلوبة للأسواق المحلية ، البضائع التى تفرغ وتجهز لإعادة شحنها للتصدير ، عمليات التموين ، خدمة عمليات البحث عن البترول في خليج السويس ، عمليات خدمة السفن العابرة لقناة السويس ٠٠ الخ) .

بالنسبة لميناء الأدبية :

- تنشأ لخدمة الغلال أرصفة مفتوحة في الميناء لعمق ١٤.٥ متر ، تمتد فوقها السيور الناقلة والشفاطات ، ويمكنها استقبال باخرتى غلال بحمولة كبيرة ، واحدة على كل جانب .

- يجرى تعريض الموانئ الحالى وإنشاء رصيف عميق اضافى ، ويخصص الموانئ الموسع للأسمدة الكيماوية ، وبذلك يخصص هذا الرصيف للبضائع الصب داخل جوانات أو سائب ، ويكون النقل بالسكك الحديدية .

- يمكن أن تنشأ مستقبلا في ميناء الأدبية صناعة بناء السفن ، والمكان المقترح والمناسب لذلك جنوب ميناء الأدبية .

توقعات التجارة الخارجية لميناء السويس :

انتهت الدراسات الى أن الطاقة المتوقعة لميناء السويس (بور ابراهيم والأدبية) ستصل سنة ١٩٨٠ الى ٥.٥ مليون طن بضائع عامة و٤ مليون طن بضائع صب .

وبالنسبة لعام ٢٠٠٠ ، فإن حجم التجارة المتوقع سيصل الى ١٧ مليون طن ، منها ٦ مليون طن بضاعة عامة ، و ١١ مليون طن بضائع صب .

ميناء بور سعيد :

مشروعات تطوير الميناء حتى عام ١٩٨٠ :

من المقترح تنفيذ المشروعات التالية حتى عام ١٩٨٠ :

× زيادة المعدات الميكانيكية بالميناء ، وتزويدها بمعدات حديثة مما يلزم لعمليات الشحن والتفريغ والنقل .
× اصلاح أرناش الرصيف ومجارى الكابلات .

× تمهيد ورصف الطرق والمساحات .

× تمهيد الساحات اللازمة لإنشاء مخازن للبضائع .

× إنشاء ورشة لإصلاح المعدات الميكانيكية والكهربائية التي تعمل في الميناء

× ردم وتسوية وإصلاح المنطقة خلف رصيف عباس ، بحيث تصلح لنقل وتخزين القلل المعبأة الواردة من الخارج .

× إنشاء أرصفة عميقة في غرب وشمال حوض شريف .

× إنشاء مرسى مؤقت لتداول الحاويات في رصيف عباس .

توقعات التجارة الخارجية لميناء بور سعيد حتى عام ٢٠٠٠ :

تدل الدراسات على أن التجارة الخارجية بالميناء عام ٢٠٠٠ ستكون

على النحو التالي : (بالمليون طن)

التجارة الكلية ٨٠ - التجارة الداخلية ٦٠٥٠ - الترانزيت ١٠٥٠

- البضاعة الصب ٠٧٥ - الحاويات ٢٠٧٥ - العبوات ٤٠٠ البضاعة العامة ٤٠٠ .

طاقة ميناء بور سعيد حتى عام ٢٠٠٠ :

بلغت طاقة الميناء في عام ١٩٧٥ نحو مليون وربع مليون طن سنوياً ،

وبعد تنفيذ مشروعات التطوير سترتفع طاقة الميناء عام ٨٠ لتصل إلى

ثلاثة ملايين طن . والطاقة المطلوبة في عام ٢٠٠٠ تحتم ضرورة وجود

ميناء كبير يسمح بتداول تجارة تصل إلى ٨ مليون طن سنوياً . وقد

استقر الرأي على اختيار منطقة تقع على الضفة الغربية للقناة جنوب

قناة الرسوة ، لإنشاء ميناء جديد يحتوى على ٢٨ رصيف ، وتبلغ طاقته

حوالى ١٠ مليون طن سنوياً .

ميناء سفاجة :

يقع ميناء سفاجة على بعد ٤٥٠ كم جنوبى السويس على طريق

السويس / الغردقة ، وترجع أهمية هذا الميناء إلى استيراد وتصدير

حاجة البلاد من شرق وجنوب أفريقيا والشرق الأوسط والأقصى ، وما

يتمتع به من ميزة عدم تحمل السفن في هذه الحالة لرسم عبور القناة

بالإضافة إلى إمكان تخصيصها للحج لقربها من السعودية - مما يؤدي

إلى الوفرة في تكاليف النقل البحرى ، بالإضافة إلى الاعتبارات الآتية :

× سهولة تصدير حاصلات ومنتجات الصعيد .

× توزيع نشاط الملاحة على السواحل المصرية توزيعاً عادلاً ،

وتشجيع العمران بالمنطقة .

× تسهيل عملية البحوث الجيولوجية والبحث عن المعادن بالمنطقة ،

والمساعدة على إقامة صناعات بها ، وربط محافظة البحر الأحمر بداخل

البلاد .

× أهمية هذا الميناء من الناحية العسكرية .

وتبلغ طاقة الميناء الحالية ١٠٢٠٠٠٠٠ طن في السنة . ومن

المتوقع أن تصل عام ١٩٨٠ إلى ٢ مليون طن سنوياً ، منها نصف مليون

طن بضائع عامة ، ١٠٥٢ مليون طن بضائع صب ، بخلاف ٦ مليون طن

مواد تعدينية . كما يتوقع أن تصل طاقة الميناء في عام ٢٠٠٠ إلى ١٤

مليون طن سنوياً ، منها ٠٠٥ مليون طن بضائع عامة ، ١٠٥ مليون طن

بضائع صب و ١٢ مليون طن مواد تعدينية .

مشروعات تطوير الميناء :

يقترح حتى عام ١٩٨٠ ما يلي :

- إنشاء رصيف بطول ٢٠٠ متر وعمق ١٤ متر أمام رصيف

المواعين ومخزين خلفه .

- تطهير الممر الملاحي .

- إنشاء مرسى عميق جنوب سقالة البترول الحالية ، لتصدير خام

فوسفات أبو طرطور بنقلات حمولة ٦٥٠٠٠ طن .

أما بالنسبة للمشروعات حتى عام ٢٠٠٠ ، فيقترح :

تطوير سقالة شحن فوسفات أبو طرطور ، ليتمكن تصدير ١٢ مليون

طن فوسفات سنوياً . كما يلزم مد خط سكة حديد من وادى أبو طرطور

للميناء عن طريق قنا ، وإنشاء التسهيلات البرية والبحرية اللازمة لشحن

الفوسفات ، وتزويد الميناء بالمياه العذبة .

مشروع ميناء مرسى مطروح :

الميناء الأصلي عبارة عن رصيف قديم مواز للشاطئ ، طوله ٨٠ متر ، وعمق المياه أمامه ٦ أمتار ، وقد تم انشاء رصيف آخر فى عام ١٩٧٢ ، وتبلغ طاقة الرصيفين ١٥٠,٠٠٠ طن .

وقد أسفرت الدراسات عن أهمية ميناء مرسى مطروح كميناء سياحى ، وكبديل للأغراض الحربية ، ويمكن أن يستقبل بعض السفن التجارية . وبذلك يمكن لميناء مرسى مطروح أن يساهم فى استيعاب جزء من تجارة مصر الخارجية فى عام ١٩٨٠ من البضائع العامة ، فى حدود نصف مليون طن ، بخلاف امكانيات نقل الركاب .

ولما كانت هناك اتجاهات جادة لتعمير الشاطئ الشمالى ، وإقامة بعض الصناعات فى واحة سيوة ، كما أن مشروع منخفض القطارة سيكون له آثاره البعيدة فى تعمير الصحراء الغربية وقيام بعض الصناعات - فمن الصعب التكهن بحجم التجارة المنتظر تحقيقه بالميناء وبالتالي طاقة الميناء عام ٢٠٠٠ .

المشروعات المقترحة لتطوير الميناء حتى عام ١٩٨٠ :

× تطهير المدخل لعمق ١٤ متر .

× تطهير قناة المدخل بعرض ٢٠٠ متر وعمق ٩ متر للمرحلة الأولى

و١٢ متر للمرحلة الثانية .

× تطهير الجونة الداخلية بعرض ٢٠٠ متر وعمق ٩ متر للمرحلة

الأولى ، و١٢ متر للمرحلة الثانية .

× انشاء رصيف رئيسى بطول ١٠٠٠ متر وعمق ١٢ متر ، وتخصيص ٨٠٠ متر للبضائع العامة ، و ٢٠٠ متر لبواخر المستوعبات .

× انشاء رصيف بطول ٥٠ متر وعمق ١٢ متر لبواخر الدحرجة .

× انشاء رصيف لخدمة القوارب البحرية بطول ١٠٠ متر ، ويتدرج

عمقه من ١٢ الى ٦ متر .

× انشاء مخزن وأسوار جمركية ، وتزويد الميناء بالمعدات البحرية

والبرية اللازمة ، وتقع تلك الأعمال فى المرحلة الثانية .

المشروعات المكتملة لتحقيق مشروع الميناء :

من المقترح تنفيذ المشروعات التالية :

× استكمال مشروعات المياه العذبة ، وتحسين وتقوية الطرق ، وزيادة

كفاءة السكة الحديد . على أن يؤخذ فى الاعتبار آثار الميناء على التخطيط السياحى لمدينة مرسى مطروح .

× كما يلزم أن تقوم اللجنة الدائمة لمنع التلوث بدراسة احتمالات تلوث شواطئ المنطقة السياحية للمدينة .

مشروع انشاء ميناء دمياط :

كانت دمياط مركزا هاما للتبادل التجارى بين مصر وشواطئ البحر المتوسط ، وأهم الميناء عقب انشاء ميناء بور سعيد وتحسين وتوسيع ميناء الاسكندرية .

الخطوات التى مر بها مشروع الميناء :

- فى عام ١٩٦٠ تقرّر البدء فى عمل الدراسات اللازمة للمشروع ، وأسفرت الدراسات الاقتصادية عن أن دمياط تتوفر فيها الامكانيات الاقتصادية التى تتطلبها انشاء الميناء .

- فى عام ١٩٦٤ تم تكليف هيئة قناة السويس بعمل البحوث والدراسات والقياسات البحرية ، لاختيار موقع الميناء وتحديد وتخطيط حاجزى الأمواج والأرصعة .

- قامت أكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا ، بالاشتراك مع خبراء من الأمم المتحدة ، بعمل بحوث ودراسات عن تعرض الشواطئ الشمالية للجمهورية للنحر والترسيب ، ويمكن الاستفادة بهذه الدراسات فى تخطيط الميناء .

- درست وزارة الرى مشروع انشاء سد ترابى على فرع دمياط شمالى مدينة فارسكور ، لتوفير المياه اللازمة للتوسع الزراعى بالمنطقة ، ويقام بجواره قنطرة وهويس للملاحة . ويعتبر انشاء الهويس الملاحي ضرورة متممة لمشروع انشاء ميناء دمياط .

السلع التى يمكن توجيئها عن طريق ميناء دمياط :

يمكن لميناء دمياط - فى حالة الانتهاء من تنفيذه فى أوائل الثمانينات - أن يخفف الضغط عن ميناء الاسكندرية ، بأن يتداول البضائع التالية من صادرات وواردات :

× الواردات من القمح والسماد والخشب والفحم ، فى حدود ٢,٥٠٠,٠٠٠ طن .

× الصادرات من الأسمنت والأرز والموالح والفول والتسيج وبضائع

أخرى ، فى حدود ٥٠٠.٠٠٠ طن .

والاتجاه الأغلب لاستعمال الميناء للبضائع الصب ، بما يتناسب مع الأعماق الكبيرة التى يمكن تصميم الأرصفة ومدخل الميناء لتحقيقها ، وبما يتناسب أيضا مع التطور العالمى فى حجم بواخر البضائع الصب الجاف .

التخطيط المقترح للميناء :

— تقدمت هيئة قناة السويس بمشروع للميناء ، يتلخص فى : إنشاء حاجز أمواج فى اتجاه متعامد تقريبا على الشاطئ ، وفى منطقة تبعد حوالى خمسة كيلو مترات الى الغرب من مصب فرع دمياط ، ويمتد الحاجز الغربى حتى خط عمق ١٠٠٠ م ، والحاجز الشرقى الى خط ٧٠٠ م ، ويحصران بينهما بوغاز المدخل بعرض ٥٠٠ م ، وتتصل الأحواض جنوبا بفرع دمياط عن طريق قناة ملاحية قليلة العمق للصنادل ، حيث يمكنها الوصول الى داخل البلاد عن طريق هويس سد فارسكور المقترح انشاؤه فى خطة وزارة الرى .

— هناك مشروع آخر تقدمت به مجموعة شركات أجنبية لإنشاء الميناء فى المكان نفسه ، على أساس تمويل المشروع بالكامل ، مع حصولها على امتياز تشغيله لفترة زمنية محدودة ، أو على أساس مشروع مشترك مع رأس مال مصرى . ويجرى مناقشة هذا المشروع من الناحيتين الفنية والاقتصادية .

مشروع ميناء الاسماعيلية :

— قامت هيئة قناة السويس عام ١٩٦٤ بدراسة مشروع إنشاء ميناء الاسماعيلية ، نظرا لما اتضح لها فى ذلك الوقت من أن امكانات التوسع فى ميناء بور سعيد محدودة ، بسبب ضيق المساحة المائية وصعوبة المواصلات الى داخل البلاد .

— تم وضع تخطيط لمشروع ابتدائى للميناء على بحيرة التمساح ، وأقر المشروع للأسباب الآتية :

× امكان إنشاء أرصفة دون الحاجة الى إنشاء حواجز أمواج ، وهو

باعتد التكاليف .

× شبكة المواصلات الجيدة التى تربط الاسماعيلية بداخل البلاد .
× يمكن أن يخدم هذا الميناء — بالاشتراك مع ميناء السويس — الجزء الأكبر من تجارة شرق الدلتا ، ويخفف من مشكلة التكدس بميناء الاسكندرية .

وكان من المقرر أن يتم تنفيذ المشروع على النحو التالى :

المرحلة الأولى : وتشمل إنشاء رصيف لاستقبال ناقلات الغلال ، ورصيف للبضائع العامة والدقيق ، وأسكلة للبتروك ، وميناء للصيد .

المرحلة الثانية : وتشمل أرصفة للصنادل وانشآت النقل المائى الداخلى ، ورصيف للبضائع العامة .

المرحلة الثالثة : وتشمل أرصفة عميقة للبضائع العامة ، وساحات للتخزين .

ويستلزم المشروع فى المرحلة الأولى ، توصيل الميناء بخط سكة حديد مصر الاسماعيلية / السويس ، وإنشاء الطريق البرى المؤدى للميناء . وعند اتمام المراحل الثلاث تصبح الكفاءة الكلية للميناء ٣ مليون طن سنويا .

ویمناسب دراسة التخطيط الاقليمى لمحافظة الاسماعيلية ، تبين أن موقع الميناء داخل بحيرة التمساح يحيل الاسماعيلية الى مدينة تخدم ميناء ، ولذا أعدت المحافظة تخطيطا جديدا للميناء فى موقع جنوبى المدينة ابتداء من بوغاز جبل مريم ، ووافقت عليه هيئة قناة السويس .

وقد شكلت لجنة فنية انتهت الى إعادة النظر فى التخطيط السابق على ضوء :

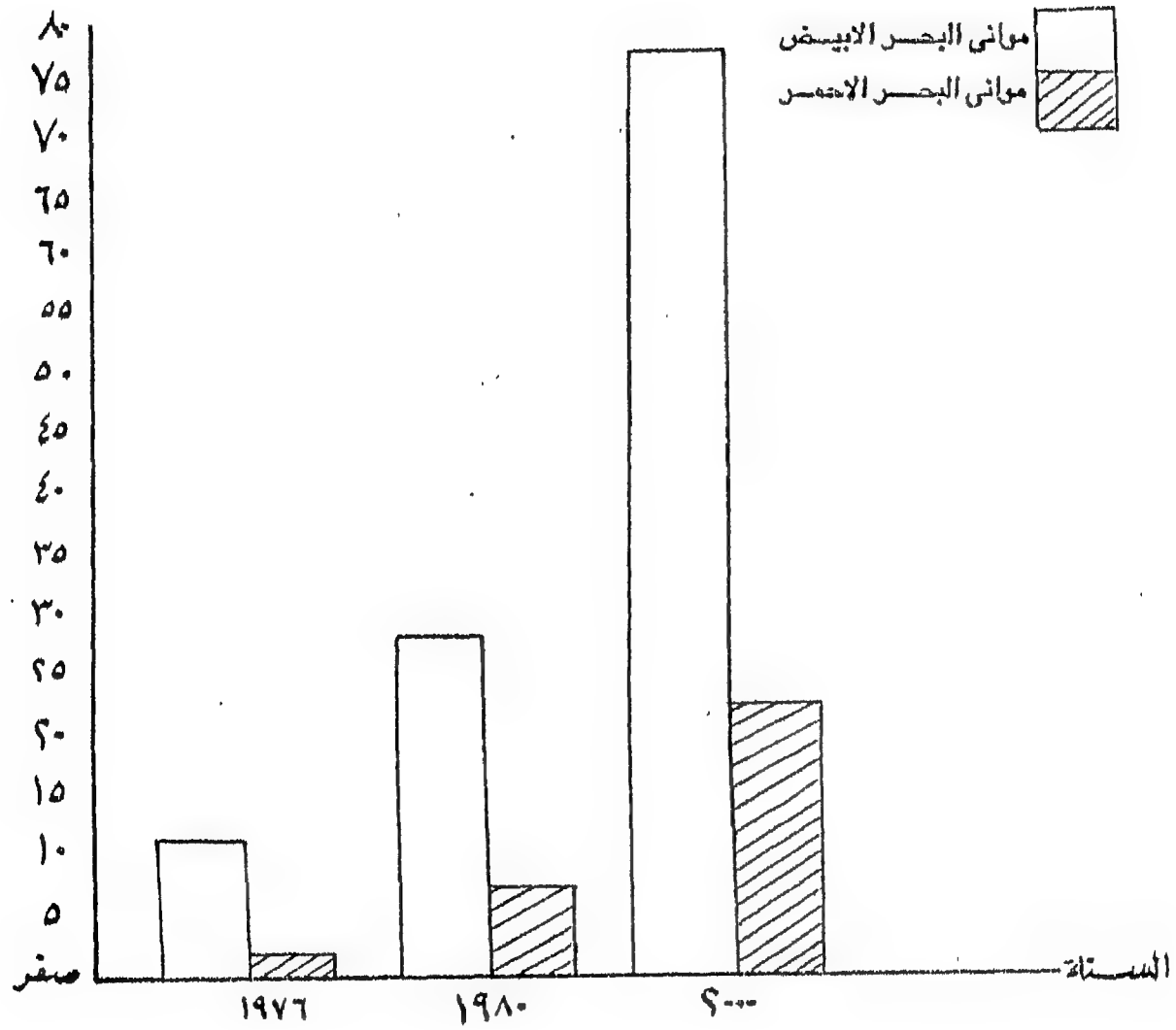
— حجم الواردات والصادرات ، ونوعية البضائع التى سيتعامل فيها الميناء .

— تنفيذ الميناء على مراحل ، مع تحديد أسبقية كل مرحلة .

— دراسة تخصيص مساحة من الميناء لتجارة الترانزيت .

— اختيار أنسب موقع للميناء على ضوء مشروعات تطوير قناة

تطور طاقة الموانئ الحالية والمستقبلية
خلال أعوام ١٩٧٦ - ٢٠٠٠



السويس والتخطيط العمراني بمدينة الاسماعيلية مستقبلا .

التوصيات

- في ضوء الدراسة السابقة وما دار بالمجلس من مناقشات وما طرح من آراء ، يوصى المجلس بما يلي :
- * إعطاء أولوية لتنفيذ المشروعات التالية :
 - مشروع توسعات ميناء الدخيلة .
 - مشروع إنشاء ميناء دمياط .
 - استكمال مشروع ميناء مرسى مطروح .
 - استكمال مشروعات تطوير ميناء سفاجا .
 - توسعات ميناء السويس (ميناء بور ابراهيم والأديبة) .
 - التوسعات المقترحة بميناء بور سعيد .
 - مشروع ميناء الاسماعيلية .
 - إنشاء صومعة إضافية بميناء الاسكندرية وإضافة مرسى جديد لها .

مع بحث أنسب الوسائل للتمويل بما يؤدي الى سرعة خروج هذه المشروعات الى حيز التنفيذ .

* دراسة استخدامات الأرصفة الحالية للموانئ ، وكيفية مضاعفة كفاءتها في التشغيل ، وخاصة في ميناء بور سعيد .

* التوسع في ادخال نظام طبالي المناولة وروافع الشوكة لتسهيل تداول البضائع .

* ادخال اسلوب تداول الصب في الأسمدة والقمح باستخدام العريات القلابية .

* تجهيز الموانئ بالمعدات الحديثة اللازمة لسرعة النقل وتداول البضائع داخل الموانئ .

* التنسيق بين هيئة الموانئ والأجهزة الحكومية والهيئات الأخرى ، لتحديد برامج وصول الواردات ، بما يتناسب وطاقة الموانئ المختلفة .

مع مراعاة دراسة الأسواق والبحث عن أسواق جديدة وتنوعها .

للتخفيف عن الموانئ .

* التنسيق بين خطط الموانئ وخطط الجهات الحكومية القائمة على عمليات النقل الداخلي ، بما يحقق سهولة انسياب البضائع من وإلى داخل البلاد .

* التنسيق بين أجهزة النقل والتخزين والموانئ ، منعا للتكدس .

* التوسع في إنشاء طرق ملاحية للتوصيل بين داخل البلاد والموانئ .

طاقة الموانئ الحالية والمستقبلية حتى عام ٢٠٠٠

١- طاقة الموانئ عام ١٩٧٦

بالمليون طن

المجموع	بضاعة صلب جاف	بضاعة عامة	
١٠	٦	٤	أولا : موانئ البحر الأبيض
١.٢٥٠	٠.٦٠٠	٠.٦٥٠	١- الاسكندرية
١١.٢٥٠	٦.٦٠٠	٤.٦٥٠	٢- بور سعيد
١١.٢٥٠	٦.٦٠٠	٤.٦٥٠	المجموع
٠.٧٥٠	—	٠.٧٥٠	ثانيا : موانئ البحر الاحمر
٠.٢٥٠	٠.٢٥٠	—	١- السويس
١.٢٠٠	٠.٧٥٠	٠.٤٥٠	(أ) بور ابراهيم
٢.٢٠٠	١.٠٠٠	١.٢٠٠	(ب) الأديبة
٢.٢٠٠	١.٠٠٠	١.٢٠٠	٢- سفاجا
٢.٢٠٠	١.٠٠٠	١.٢٠٠	المجموع
١٣.٤٥٠	٧.٦٠٠	٥.٨٥٠	اجمالي الموانئ

٢- طاقة الموانئ عام ١٩٨٠

أولا : موانئ البحر الأبيض

المجموع	بضاعة صلب جاف	بضاعة عامة	
١٥	٩	٦	١- اسكندرية الكبرى
٩.٥	٤	٥.٥	الميناء الرئيسى الدخيلة
٢٤.٥	١٣	١١.٥	المجموع
٣	-	٣	٢- بور سعيد
١.٥	٠.٥	٠.٥	٣- مرسى مطروح
٢٨.٥	١٣.٥	١٥	المجموع

ثانيا : موانئ البحر الأحمر

٥.٥	٤.٥	١	١- السويس وتشمل الادبية
٢.٥	١.٥	٠.٥	بور ابراهيم والادبية
			٢- سفاجا
٧.٥	٦.٥	١.٥	المجموع
٣٦.٥	١٩.٥	١٦.٥	اجمالى الموانئ

٣- طاقة الموانئ سنة ٢٠٠٠

أولا : موانئ البحر الأبيض

المجموع	بضاعة صلب جاف	بضاعة عامة	
٢٠	١٠	١٠	١- اسكندرية الكبرى
٤٠	٢٥	١٥	اسكندرية الدخيلة
٦٠	٣٥	٢٥	المجموع
١٠	١	٩	٢- بور سعيد
٦	٣.٥	٢.٥	٣- دمياط
١	٠.٥	٠.٥	٤- مرسى مطروح
٧٧	٤٠	٣٧	المجموع

ثانيا : موانئ البحر الأحمر

١٧	١١	٦	١- السويس وتشمل الادبية
			بور ابراهيم
٢	١.٥	٠.٥	٢- سفاجا
٤	٤	-	٣- الاسماعيلية
٢٣	١٦.٥	٦.٥	المجموع
١٠٠	٥٦.٥	٤٣.٥	إجمالى الموانئ

المطارات المصرية

ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

أصبح النقل الجوي ، أحد العناصر الأساسية في العصر الحديث للانتقال والاتصال بين الشعوب والنول المختلفة ، كما بدأ في بعض الدول يلعب دورا هاما في النقل الداخلي .

كما أنه من ناحية أخرى ، أصبح الدعم الأولي لحركة السياحة العالمية ، لما يتيح من سرعة في الانتقال ، وما يوفره من وقت للسائح الذي يريد أن يحقق أهدافا كثيرة من سياحة في أقصر وقت ممكن .

وعند التطلع الى مستقبل النقل الجوي في مصر - وما يحتاج إليه من مطارات حتى عام ٢٠٠٠ لمواجهة الاحتياجات المختلفة والتطورات المحتملة لحركة العمران والتقدم الحضاري ، وللأهداف المتوقعة للسياحة العالمية ونصيب مصر منها - تبرز عدة عوامل ينبغي مراعاتها عند دراسة مستقبل المطارات حتى عام ٢٠٠٠ ، منها :

- أهمية دراسة خطط التنمية الاقتصادية الشاملة للبلاد وتوزيعها الجغرافي وبصفة خاصة خطط التصنيع والتعدين والبحث عن البترول حتى عام ٢٠٠٠ .

- دراسة اتجاهات السياحة العالمية ونصيب مصر منها باعتبارها إحدى الدول التي تحتل مركزا سياحيا مرموقا بين دول العالم .
- خطة التعمير وخاصة في المناطق الصحراوية والنائية .

وقد قامت الهيئة العامة للطيران بدراسة في هذا الشأن ، حيث اعتبرت السياحة أحد المؤشرات الهامة لخطة انشاء المطارات ، كما وضعت في اعتبارها العوامل السابقة ، وقد تم في هذه الخطة تقسيم مصر إلى ستة أقاليم رئيسية بالنسبة لحركة النقل الجوي واتجاهات

العمران والحركة السياحية ، وهذه المناطق هي :

- إقليم القاهرة الكبرى .

- وادي النيل .

- الساحل الشمالي لمصر .

- ساحل البحر الأحمر ومنطقة القناة .

- المناطق الصحراوية .

- شبه جزيرة سيناء .

وبدراسة خريطة المطارات الحالية وما يقترح بشأن المطارات

الجديدة ، يتضح ما يلي :

أولا : إقليم القاهرة الكبرى :

ويخدمه حاليا ميناء القاهرة الجوي ، وهو مطار دولي يتم تشييده سنة ١٩٩٠ ، ومن ثم يتعين انشاء مطار دولي آخر حتى سنة ٢٠٠٠ .

ثانيا : وادي النيل :

تخدمه حاليا من الشمال الى الجنوب عدة مطارات ، هي المنيا - أسيوط - الأقصر - أسوان - أبو سنبل .

ويمكن اعتبار مطار أسيوط المنشأ حديثا في مركز متوسط في المنطقة الشمالية للوادي من المطارات التي يمكن ان تستقبل الطائرات الكبيرة في المستقبل ، حيث انه قابل للتطوير والتوسيع ليحقق هذا الهدف مستقبلا .

أما مطار الأقصر ، فيمكن اعتباره المركز الرئيسي بالنسبة لمنطقة وادي النيل السياحية . وتحويل هذا المطار وتطويره للطيران الدولي سيجعل من الأقصر أهم مركز سياحي في منطقة الشرق الأوسط .

وعلى ذلك فيمكن اعتبار المطارات الخمسة الحالية لوادي النيل ، هي نفسها مطارات المستقبل حتى عام ٢٠٠٠ ، على أن يتم تطويرها وتحسينها مع تحويل مطار الأقصر الى مطار دولي .

ثالثا : الساحل الشمالي :

ويمكن تقسيمه الى منطقتين :

× الأولى في اتجاه الغرب من مدينة الاسكندرية حتى مرسى مطروح ، وتعتبر هذه المنطقة - بالإضافة الى قابليتها للتعمير - من المناطق السياحية التي يمكن أن تجذب إليها أعدادا كبيرة من السياح . ويمكن تحديد حاجة هذه المنطقة الى المطارات على النحو التالي :

- يخصص مطار النزهة الموجود حاليا في قلب الاسكندرية لخدمة حركة النقل الداخلى .

- يخصص مطار العامرية غرب الاسكندرية للطيران الدولى ، ويتم تطويره لتحقيق هذا الهدف .

- إعداد مطار مرسى مطروح لخدمة النقل الداخلى والدولى معا .
أما المنطقة الثانية فهي في اتجاه الشرق من مدينة بور سعيد الى العريش وتشمل امتداد الساحل الشرقى وبحيرة البردويل ، ويقترح بالنسبة لها :

- إنشاء مطار العريش وتخصيصه للنقل الداخلى لخدمة المنطقة ولتوفير سبل الاتصال بينها وبين سائر الجهات .

- تطوير وتحسين مطار الجميل ببور سعيد حتى يصبح مطارا دوليا يتناسب مع نمو وتطوير مدينة بور سعيد التى أصبحت متعلقة حرة ، ومركزا هاما للصناعة والتجارة ، وبالإضافة الى اعتبارها المدخل الشرقى للبلاد ، الذى يمكن عن طريقه تخفيف الضغط عن مدينة الاسكندرية ، وتوسيع هذا المطار وتطويره يتطلب ردم جزء من بحيرة المنزلة .

رابعا : ساحل البحر الأحمر :

ويعتبر من مناطق التعدين والبحث عن البترول ، بالإضافة الى أنه منطقة ساحلية من الطراز الأول لوجود مغريات سياحية تجذب العديد من السياح الذين تستهويهم رياضة صيد الأسماك والغطس .

ولما كانت الغردقة تعتبر عاصمة لمنطقة البحر الأحمر ، فإن تحويل مطارها الحالى الى مطار دولى ، سيكون له أكبر الأثر فى تسهيل النقل مباشرة الى هذه المنطقة ، مع ربطها بمناطق أخرى مجاورة .

خامسا : المناطق الصحراوية :

يتجه التخطيط العمرانى الآن نحو تعمير الصحراء والواحات والوادي الجديد ، لتخفيف الضغط على الوادى . وستشهد هذه المنطقة نهضة صناعية وعمرانية واسعة ، وسوف يترقب على ذلك خلق منطقة سياحية جديدة تجذب السياح اليها ، ويقترح بالنسبة لها فى هذا الشأن :

- تطوير مطار الوادى الجديد لخدمة النقل الداخلى .

* إضافة مطار جديد بسيوه وربطه بمطارات ومهابط فرعية بواحات

الداخلية والفرافرة والبحرية .

سادسا : شبه جزيرة سيناء :

ويتعين أن يكون لها نصيب مستقبلا من المطارات التى تعد لهبوط الطائرات الصغيرة والهايكوبتر لخدمة النقل الداخلى ، ونقل المجموعات السياحية المحدودة التى تزور المناطق التاريخية والدينية الموجودة بسيناء ويقترح :

x إنشاء مطارات فرعية لمواكبة حركة التعمير والسياحة فى المناطق التالية :

- جبل سانت كاترين .

- شرم الشيخ .

- السويس .

- الطور .

x كما يقترح إنشاء مطارات ومهابط نزول لخدمة مناطق البترول

فى المناطق التالية :

- ابورديس .

- السويس .

- رأس سدر .

- رأس غارب .

- رأس بناس .

- سفاجة .

- مناطق البترول بالصحراء الغربية .

- القصير .

- مرسى علم .

التسهيلات الملاحية التى تتطلبها حركة التوسع فى

المطارات :

ان كثرة الصحارى المصرية والجو الحار الصافى بها يشجع على حركة الطيران الليلية ، وهذا يتطلب الاهتمام بالتجهيزات الملاحية الأرضية ومناورات التوجيه اللاسلكية وأجهزة التوجيه ، وغيرها من المساعدات الملاحية التى تعين الطيار على سرعة وسلامة الوصول الى المطارات المحددة . ومن أجل هذا ، فمن الضرورى أن يتم وضع خطة لهذه التجهيزات ، تسير مع حركة التوسع فى المطار وتطويرها ، يراعى فيها التطورات العلمية والتكنولوجية فى هذا المجال .

النقل

المائى الداخلى

وباجراء التنبؤ بحجم المنقولات حتى عام ٢٠٠٠ - أخذين فى الاعتبار التوزيع على الوسائل بنفس نسبة عام ١٩٨٥ ، أى ما يعادل ٢٠٪ للنقل المائى وعلى اساس التطور المنتظر فى مختلف انواع المنقولات - سنجد ما يلى :

- بالنسبة للحاصلات الزراعية ، سيكون إجمالى المنقولات منها عام ٢٠٠٠ ، على النحو التالى :

٢٨٥٠	مليون طن . كم قمح ودقيق
٢١٣٣	، ، ، قصب سكر وسكر
٧٨٠	، ، ، ذرة
٩٩٠	، ، ، أرز
١٢٤٨	، ، ، ذرة عريجة
٤٢٠	، ، ، فول وعدس

٨٤٢١ مليون طن . كم

- وبالنسبة للانتاج الصناعى ، سيكون اجمالى المنقولات حتى عام ٢٠٠٠ ، على النحو التالى :

٧٦٩٦	مليون طن . كم	الاسمنت
١٠٩٠٠	مليون طن . كم	الاسمدة
٩٣٩٧	مليون طن . كم	القطن والمنسوجات
١٩٥٠٠	مليون طن . كم	مواد البناء
٢٠٩٠	مليون طن . كم	مواد اخرى

٥٠٥٨٣ مليون طن . كم

وبذلك فان الحجم الكلى للنقل عام ٢٠٠٠ يكون $٨٤٢١ + ٥٠٥٨٣ = ٥٩٠٠٤$ مليون طن . كم ، أى ما يقرب من ٦٠ مليون طن . كم ، بدلا من ٣٠٤٠٣ مليون طن . كم عام ١٩٨٥ .

ويأخذ نصيب النقل المائى وهى نفس النسبة التى يتم التوصل اليها عام ١٩٨٥ وهى ١٨.٦٪ أى ما يقرب من ٢٠٪ ، سنجد أن حجم

تتميز مصر بشبكة من الطرق المائىة قل أن توجد فى أى بلد آخر . ويقدر اتساع هذه الشبكة بقدر ما هى مهمة من الناحية الملاحية ، فلم تحظ الملاحة الداخلية حتى الآن بتطوير جدى يتفق مع الدور الكبير الذى يمكن أن تؤديه ، باعتبارها من أنسب وسائل النقل التى تستخدم فى نقل الكميات الكبيرة من البضائع ، خاصة بضائع الصب .

والنقل المائى يعتبر فى كثير من الأحوال أرخص انواع النقل تكلفة ، ومن مميزاته - لبلد فى مثل ظروف مصر الاقتصادية - أنه يمكن بناء جميع الوحدات بمصر ، فيما عدا الآلات ، مما يقلل الى حد كبير من الاستثمارات بالنقد الأجنبى ، اذ يقتصر النقد الأجنبى على ثمن الآلات وبعض الصلب ، وهذه تمثل حوالى ٥٠٪ فقط من ثمن الاسطول .

حجم المنقولات حتى عام ٢٠٠٠

لعله من الصعب تحديد التنبؤات بأحجام النقل حتى عام ٢٠٠٠ ، وقد أعدت دراسة اشترك فيها وزارة النقل مع بيت خبرة أمريكى (لوييس برجر) لتقرير الاحتياجات من الوسائل المختلفة ، فوجد أن احجام النقل على الوسائل المختلفة ستكون ، حتى عام ١٩٨٥ على النحو المبين فى الجدول الوارد فى الصفحة التالية .

الوسيلة حجم النقل	السكة الحديدية			النقل على الطرق			النقل المائي		
	عام ١٩٧٥	عام ١٩٨٠	عام ١٩٨٥	عام ١٩٧٥	عام ١٩٨٠	عام ١٩٨٥	عام ١٩٧٥	عام ١٩٨٠	عام ١٩٨٥
طن (بالآلاف)	٧٨.٣	١.٣٠٠	٣٢٩.٠٠	٥٨٣٧٨	٨٠٧٠.٤	٩٤٠.٦	٤٢٤٨	٦٣٥٦	١٨١.٥
النسبة المئوية للجم الكلي	%١١.١	%١٠.٦	%١٧	%٨٢.٩	%٨٢.٩	%٦٩.٦	%٦	%٦.٥	%١٣.٤
طن كم بالمليون	٣١٩٠	٣٧٨١	٧٩٠٠	١٢٢.٦	١٦٣٤٨	١٦٨٤٢	١٨٨٨	٢٣٣٦	٥٦٦١
النسبة المئوية للجم الكلي	%١٣.٤	%١٣	%٢٦	%٧٥	%٨٦.٢	%٥٥.٤	%١١.٦	%١٠.٨	%١٨.٦

المنقول بالنقل النهري سوف يصل عام ٢٠٠٠ الى حوالى ١٢٠٠٠ مليون طن كم .

الطرق الملاحية

ان الطرق الملاحية التى تكون شبكة النقل المائى فى مصر ، لم تتطور حسب خطة موضوعة ، أو طورت حسب خطة خاطئة . فأساس نجاح أى شبكة ملاحية ، هو وجود عامل مناسب لعرض وطول الأعمال الصناعية من أهوسة وفتحات جسور .

وتتضمن مجموع الطرق المائية بوجه عام درجتين من هذه الطرق : أولى وثانية ، فطرق الدرجة الأولى هى الطرق الصالحة للملاحة وحدات السفن ، أما الطرق المائية من الدرجة الثانية فتقع أساساً فى دلتا النيل ، وهى لا تصلح إلا للزوارق الشراعية والرفاصات الصغيرة . وتغطى شبكة الطرق المائية الداخلية المصرية ٢٣٤٤ كم من الترع والانهار الصالحة للملاحة ، ويعتبر النيل أهمها وشريانها الحيوى .

طرق الدرجة الأولى :

النيل :

تعرض مجرى النيل منذ القدم الى تقلبات ملحوظة ، لكنها توقفت بعد السد العالى الذى غير من الظروف الهيدرولوجية فى نهر النيل تغييراً كبيراً ، ولذلك يعتبر تأثير السد العالى على الملاحة فى النيل تأثيراً سالباً .

ويتراوح اتساع المجرى بين ٤٠ ، ١٠٠ متر ، وغاطس التحميل المسموح به فى النيل اثناء فترات انخفاض الماء هو ١.٢٠ م ، والحد الاقصى له ١.٨٠ م ، وهو ما كان مسموحاً به قبل انشاء السد العالى . وفى الجزء الأعلى من النيل توجد ثلاث قناطر ذات أهوسة ، عند اسنا ونجع حمادى وأسيوط ، كما أن هناك ١٢ كوبرى على النيل بين أسوان والقناطر الخيرية . أما الكبارى المتحركة فتوجد عند : نجع حمادى وسوهاج ، وثلاثة عند القاهرة . وتقع الكبارى الثابتة عند : أدفو ، قنا ، نجع حمادى وأريمة بالقاهرة .

ترعة النوبارية والرياح البحيرى :

ترعة النوبارية - وباستمرارها مع الرياح البحيرى - وصلة مائية جديدة بين الاسكندرية والقاهرة ، افتتحت فى سنة ١٩٧٦ وتتفرع من

النيل عند القناطر الخيرية .

وتسير على طول الحافة الشرقية لدلتا النيل فى خط مستقيم غالباً ، مع قليل من الانحناءات ، والترعتان أصلاً ترعتا رى ، غير أن هذا لا يشكل عقبة فى طريق حركة النقل .

ويبلغ العمق المائى لترعة النوبارية ٢ أمتار على الأقل ، وغاطس التحميل المسموح به هو ١.٥ م فقط ، لأنه نفس الحد فى الرياح البحيرى . إذ أن الترعتين تعملان كوصلة واحدة بين الاسكندرية والقناطر الخيرية .

ويعبر ترعة النوبارية فى منطقة الاسكندرية تسعة كبارى طرق وكوبرى سكة حديد ، والترعة بها خمسة أهوسة متماثلة الحجم ، وتصب الترعة فى بحيرة مريوط . والرياح البحيرى - وهو ترعة رى - يعتبر استمراراً مباشراً لترعة النوبارية ، ويبلغ عمق الماء فيه ثلاثة أمتار أو أكثر . وتوجد أربعة « كبار » متحركة على طول الرياح البحيرى ، ويأتساع ١١ م عند فتحها ، وسيجرى احلالها بكبارى ثابتة بارتفاع خالص مقداره ٦ م ، وقاع كل من الترعتين عرضه ٤٠ الى ٥٠ م ، إلا أمام الهويسين الاخيرين قبل الوصول الى الاسكندرية ، حيث توجد بعض القطاعات القصيرة ، ومن المقرر توسيعها الى ٢٢ م . واتساع ٢٥ م كاف فى الظروف الحالية ، لكنه ضيق بالنسبة للمستقبل .

والترعتان ليس لهما حماية للشواطئ ، وتجرى الآن دراسات لاختيار اسلم انشاءات لحماية الشواطئ ، ويجب ألا يكون التحول الى ترعة النوبارية فالرياح البحيرى سبب فى إغفال الطرق الأخرى الموجودة فعلاً ، إذ يمكن - بشئ من التطوير والتهديب - أن تؤدى دوراً فعالاً بين الاسكندرية ومدن مصر الأخرى .

الملاحة فى بحيرة ناصر :

تدل أحجام النقل الصغيرة التى تنقل فى بحيرة ناصر ، على أن النقل المائى بالبحيرة ليس له أهمية تذكر . وتوجد وصلة نقل مائى منتظمة بين السد العالى بأسوان وبين وادى حلفا فى الطرف الجنوبى من بحيرة ناصر . كما توجد أيضاً وصلة مائية بين السد العالى بأسوان وأبو سمبل عن طريق الهيدروفل ، وذلك لنقل السياح ، إلا أن معظم السياح الذين يزورون أبو سمبل الآن يفضلون الذهاب إليها بالطائرات .

طرق الدرجة الثانية :

الترع فى دلتا النيل :

تسمح شبكة الترع الواسعة فى دلتا النيل ، بغاطس حمولة حده الأقصى ١.٢ م ، ومن ثم لا يتيسر غير استعمال الزوارق الشراعية أو الرافعات الخاصة التى لا تتجاوز سعتها ٢٠٠ طن . أما ترع الباجورية والخندق الشرقى والمحمودية والرياح المنوفى ، فتسمح بغاطس ١.٥ متر .

وفى الجنوب توجد ترعة الابراهيمية ويهر يوسف ، من أسبوط حتى وأحة الفيوم ، وغاطس الحمولة فيها ١.٢ م ، اكنهما يستعملان فى الري غالبا .

ترعة الاسماعيليه :

ترعة الاسماعيليه قليلة الأهمية الآن كمجرى أساسى للنقل المائى ، فعليها أكثر من ٢٠٠ كوبرى معظمها متحرك ، و٢٨ هويسا ، مما يعوق حركة النقل كثيرا . وتجرى الترعة من القاهرة الى الاسماعيليه ، وطولها ١٢٨ كم وعرضها ٣٠ م وسيتم توسيعها الى ٥٠ م ، تنخفض الى ٣٠ م عند مصبها الخليجى فى بحيرة التمساح . والنقل المائى فى الترعة عديم الأهمية ، فحجمه السنوى حوالى ١١٤٠٠٠ طن ، ولا جدوى من اعادة بناء ترعة الاسماعيليه الا اذا أنشئ ميناء بالاسماعيليه ، يضمن حجما عاليا من البضائع للملاحة الداخلية .

الموانى الداخلية :

لا تتكون موانى الطرق المائية الداخلية ، من أحواض بالمعنى المفهوم ، فحوالى ٥٠٪ منها لها أرضية مبنية من بلاطات خرسانية على اساسات من خوازيق على الشاطئ .

وهناك عشرون ميناء واقعة على طول النول بين أسوان والقاهرة ، وكلها « موانى » خاصة مملوكة للمشروعات الصناعية ، وبعضها مجهز وبجالة جيدة مثل :

موانى التبين وامبابية ونجع حمادى وسمالوط وأدفو وكيفا .

ويلاحظ أن نقص كفاءة الشحن بالموانى تمنع الاستفادة الكاملة من

شريان النقل المائى ، كما أن نقل البضائع برا من الموانى واليه لا ضمان له ، حيث لا توجد بها مرافق تخزين .

وهناك عدد من الاماكن على النيل بين القاهرة واسوان ، تستقبل الأسمدة والحبوب والأسمعت لتفريغها ، ولا يمكن اعتبار هذه الاماكن من الموانى ، وفى دلتا النيل يوجد ميناء كفر الزيات فقط ، كما توجد ثلاث « موانى » عامة عند : اثر النبل بالقاهرة ودمنهور والمحمودية ، كما توجد ميناء غير مستعملة ، عند وصلة الترعة القديمة الاسكندرية / القاهرة .

ويجرى الآن انشاء ميناء جديد للملاحة عند متراس جنوبى الاسكندرية على ترعة النوبارية .

الأعمال الصناعية على الطرق الملاحية :

هناك تباين واضح بين أبعاد فتحات الأعمال الصناعية على الطرق الملاحية من أهوسة وفتحات « كبارى » . ومن الضرورى وضع خطة للتخلص من ذلك تدريجيا ، حتى يمكن ايجاد شبكة الطرق الملاحية موحدة الأبعاد ، وبذلك يمكن توحيد أبعاد الوحدات فتنشأ بذلك منطقة نقل مائى داخلى ذات كفاءة عالية .

بحيرة مريوط والملاحة فى ترعة النوبارية :

يصب كثير من المصارف فى بحيرة مريوط ، ويرتفع منسوب المياه فيها ، ويعتمد الحفاظ على المنسوب على أمرين : الأول التبخر من سطح البحيرة ، والثانى ضخ المياه الى البحر الأبيض - نظرا لانخفاض منسوب سطح البحيرة عن منسوب سطح البحر بعدة أمتار - وذلك بواسطة محطة طلمبات المكس .

ومع انشاء ترعة النوبارية أضيف الى المياه التى كانت تدخل البحيرة مصدران : الأول المياه الآتية من هويس المالح ، والثانى المياه الآتية من هويس كيلو ١٠٠ .

أنواع الوحدات العاملة فى النقل المائى الداخلى

تتنوع الوحدات العاملة فى النقل المائى الداخلى ، حسب ظروف الطرق ونوعيات البضائع واقتصاديات النقل ، وتنحصر فيما يأتى :

مرفق (١)
الخطوط الملاحية الرئيسية بجمهورية مصر العربية
القاهرة

اسم الخط	اسم الجرى والمنطقة	رقم العمل	اسم العمل الصناعي	الكيلومتر المربع	سعة القناة الملاحية وطول النهج
القاهرة - الاسكندرية	مركز القاهرة	١	هويس قم رياح البحيرة	٠,٠٠٠	٥٥,٠٠٠ x ١٢,٠٠
		٢	كبرى تكلا	٦,٦٣٠	١٢,٠٠
		٣	كبرى الخطاطبة	٤٠,٦٥٠	١٢,٠٠
		٤	هويس الخطاطبة	٤١,٦٥٠	٨٠,٠٠٠ x ١٢,٠٠
		٥	كبرى كفو داود	٥٢,٠٠٠	١٢,٠٠
		٦	كبرى الطيرة	٧١,٦٧٥	١٢,٠٠
		٧	هويس كفو بولين	٨٢,٢٠٠	٥٥,٠٠٠ x ١٢,٠٠
		٨	كبرى السكة الزراعية التوفيقية	٩٢,١٥٠	١٢,٠٠
		٩	كبرى السكة الحديد التوفيقية	٩٢,١١٠	١٢,٠٠
		١٠	هويس الخندق الشرقي	٠,٠٠٠	٥٥,٠٠٠ x ١٢,٠٠
		١١	كبرى ايتاي البارود	١٠,٥٤٠	١٢,٠٠
		١٢	كبرى صفط الملوك	١٩,٥٤٠	١٢,٠٠
		١٣	كبرى جنبواي	٢٢,٢٠٠	١٢,٠٠
		١٤	هويس دنشال	٢٦,٢٥٠	٥٥,٠٠٠ x ١٢,٠٠

(تابع) طريق القاهرة - الاسكندرية

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة وبرجة الملاحة	رقم العمل الصناعي	اسم العمل الصناعي	الموقع الكيلومتر	سعة الفتحة للملاحة وطول الهيكل
الاسكندرية - القاهرة	شركة الملاحة القاهرة	١٥	كوبرى نسوق ام نينار	٧٠,٠٤٠	١٢,٠٠
		١٦	كوبرى سكة حديد دمنهور نسوق	٣٤,٢٥٠	١٢,٠٠
		١٧	كوبرى ابو الريش	٢٥,٢٢٠	١٢,٠٠
		١٨	كوبرى اقلان	٣٩,٦٠٠	١٢,٠٠
		١٩	كوبرى سكة حديد الدلتا	٣٩,٩٠٠	١٢,٠٠
		٢٠	كوبرى زاوية غزال	٠,٠٠٠	١٢,٠٠
		٢١	هريس ابو حمص	١١,٥٠٠	١٢,٠٠
		٢٢	كوبرى كفو النوار	٢٩,٥٠٠	١٢,٠٠
		٢٣	هريس كفو النوار	٢٩,٧٠٠	١٢,٠٠
		٢٤	كوبرى حجر الترانبة	٤٨,٦٠٠	٢٠,٠٠
		٢٥	كوبرى السكة الحديد	٤٩,٩٨٠	١٥,٠٠
		٢٦	كوبرى المطار	٥١,٨٠٠	١٢,٠٠
		٢٧	كوبرى التزعة	٥٤,٤٠٠	١٢,٠٠
		٢٨	كوبرى محرم بك	٥٦,٠٠٠	١٨,٠٠
		٢٩	كوبرى راجب باشا	٥٧,٦٠٠	١٨,٠٠
		٣٠	كوبرى كرموز	٥٨,٦٠٠	١٨,٠٠
		٣١	كوبرى ذى الفقار	٦٠,٢٠٠	١٢,٧٥
		٣٢	كوبرى ميناء البصل	٦٠,٨٠٠	١٢,٠٠
		٣٣	كوبرى الابراهيمية	٦١,٠٠٠	١٢,٠٠
		٣٤	كوبرى الدارة السنية	٦١,٢٤٠	٩,٥٠
		٣٥	هريس الملح الأبيض	٦١,٤٥٠	٥٥,٠٠ x ١٢,٠٠
		٣٦	هريس الملح الأبيض	٦١,٥٠٠	٦٠,٠٠ x ٧,٠٠

القاهرة - كفر الزيات (تم التبل وترعة المحورية الى الاسكندرية)
مرفق (٢)

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعي	اسم العمل الصناعي	الموقع الكيلو مترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
القاهرة - كفر الزيات - المنيا الكم - عين الكرم المنيا - عين الكرم	الرياح المنفى	١	هويس القم	٠,٠٠٠	٥٤,٧٥ - ٧,٩٤
		٢	كوبرى متحرك	٠,٧٠٠	١٠,٠٠٠ مترا
		٣	كوبرى التناظر	٠,٧٠٠	١٤,٨٥ مترا
		٤	كوبرى السكة الحديد	٠,٨٠٠	٢٥,٩٠ مترا
		٥	هويس التفاعلية	١١,١٠٠	٦٢,٠٠ - ٨,٠٠ مترا
		٦	هويس القريين	٢٩,٩٠	٣٦,٠٠ - ٧,٠٠ مترا
	بحر شبين	٧	هويس قم بحر شبين	٠,٠٠٠	
		٨	كوبرى انشاص (نزاعى)	٤,٤٠٠	٩,٠٠ مترا
		٩	كوبرى انشاص	٥,٢٥٠	٨,٩٠ مترا
		١٠	كوبرى شبين	٢١,٥٤٠	٨,٠٠ مترا
	ترعة القاصد	١١	هويس قم ترعة القاصد	٢٢,٩٤٠	٣٧,٠٠ - ٧,٠٠ مترا
		١٢	كوبرى جنزود	٣٠,١٠٠	١٢,٠٠ مترا
		١٣	كوبرى دفره		
		١٤	الطول الكلى للخط	٨٧,٠٠٠ كيلو متر	

مرفق (٢)
القاهرة - المنصورة

اسم الخط	اسم المجرى الملاحي وبرجته الملاحية	رقم العمل الصناعي	اسم العمل الصناعي	الموقع الكيلو متري	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
المنصورة - ميت قيس - بنها - القاهرة (القاهرة)	ميت قيس البحر المتوسط	١	هويس القم	٠,٠٠٠	٥٤,٨٠ × ٨,٥٠
		٢	هويس حجرة	٣٦,٥٠٠	٥٤,٧٠ × ٨,٠٠
		٣	كبرى استيت	٤١,٠٠٠	٨,٠٠
		٤	كبرى كفر شكر	٤٤,٠٠٠	٨,٠٠
		٥	كبرى	٥٣,٥٠٠	
		٦	كبرى	٥٥,٥٠٠	
		٧	كبرى العصرة	٥٥,٢٠٠	٨,٠٠
		٨	كبرى هيرجيت	٥٥,٧٠٠	٨,٠٠
		٩	كبرى ميت ناجي	٥٧,٧٠٠	٨,٠٠
		١٠	كبرى السكة الحديد	٦١,٢٠٠	٨,٢٠ - ٨,٠٠
		١١	كبرى سكة حديد ميت غمر الزقازيق	٦٢,٣٠٠	
		١٢	هويس قم المنصورة	٦٢,٥٠٠	٨,٠٠
		١٣	كبرى نقاليس	٠,٠٠٠	
		١٤	كبرى بشلة	٣,٨٠٠	٨,٠٠
		١٥	كبرى طنامل	١١,١٠٠	٨,٠٠

(تابع)
القائمة - النصف -

اسم الخط	اسم المجرى الملاحي وبرجته الملاحي	رقم العمل الصناعي	اسم العمل الصناعي	الموقع الكيلومتري	سعة الفتحة الملاحي وطرق الهويس
المنصورة - ميت غمر - بنها - القاهرة -	المنصورة	١٦	هويس سنيطة	١٦,٨٠٠	٨٠٠
		١٧	هويس الضابط	١٧,٥٠٠	٨٠٠
		١٨	كبرى عبد النبي	١٨,٦٥٠	٨٠٠
		١٩	كبرى الدلتا من اجا	٢٢,٦٥٠	٨٠٠
		٢٠	كبرى السكة الزراعية اجا	٢٢,٧٠٠	
		٢١	كبرى نوسا	٢٦,٩٠٠	٨٠٠
		٢٢	كبرى سلكا	٢٩,٦٠٠	٨٠٠
		٢٣	كبرى نقيطة	٣١,٧٠٠	٨٠٠
		٢٤	كبرى سنوب	٣٥,٠٠٠	٨٠٠
		٢٥	كبرى سكة حديد الحكومة	٣٥,٤١٠	٨٠٠
		٢٦	كبرى سكة حديد	٣٨,٣٥٠	٩٥٠
		٢٧	كبرى السكة الزراعية	٣٨,٥٠٠	
		٢٨	هويس المنصورة	٣٩,٠٠٠	٦٢,٠٠ x ٨٠٠
		٢٩	هويس قوتل	٣٩,٧٠٠	٩٥٠
		٣٠	كبرى سكة زراعية	٤٣,٥٠٠	٥٠,٠٠ x ٨٠٠
			طول الخط ١٠٢,٢٠٠ كيلو مترا		

مرفق (٤)

القاهرة - الاسماعيلية

اسم الخط	اسم الجرى والمنطقة ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع كيلو متر	سعة الفتحة الملاحية وخط الهويس
الاسماعيلية - القاهرة - (١٣٧٢)	الاسماعيلية - القاهرة	١	هويس شبرا	٠.٠٠٠	٨.٥٠ م طول ٣٩.٨٥ م
		٢	كوبرى قنطرة شبرا	٠.٤٠٠	٨.٥٠ متر
		٣	كوبرى شبرا الجديد	٠.٥٥٠	٩.٠٠ متر
		٤	كوبرى شبرا سكة حديد	١.٣٠٠	١١.٠٠ متر
		٥	كوبرى مسطرد	٥.٥٩٠	٩.٠٠ متر
		٦	هويس سرياقوس	١٢.٨٠٠	٨.٥٠ م طول ٣٦.٠٠ م
		٧	كوبرى ابو زعبل طرق	٢٠.٤٠٠	كوبرى رافع
		٨	كوبرى ابو زعبل سكة حديد	٢١.٦٥٠	٩.٠٠ متر
		٩	كوبرى ابو زعبل دلتا	٢٢.٤٠٠	١٧.٠٠ متر
		١٠	كوبرى الزوامل رى	٢٤.٥٠٠	٨.٢٠ متر
		١١	كوبرى انشاه رى	٣٤.٥٠٠	٧.٧٥ متر
		١٢	كوبرى غنجة	٣٧.٥٠٠	٩.٠٠ متر
		١٣	هويس بلبيس	٤٣.٠٠٠	٩.٠٠٠ متر
		١٤	كوبرى العباسية	٤٩.٤٠٠	٨.٥٠ م طول ٢٨.١٠ م
		١٥	كوبرى التل الكبير	٧٠.٠٠٠	كوبرى رافع
		١٦	هويس القصاصين	٧٩.٠٠٠	٨.٥٠ متر
		١٧	كوبرى نفيسة	٩٤.٠٠٠	٨.٥٠ م طول ٣٧.٨٥ متر
		١٨	كوبرى نفيسة سكة حديد	١٢٢.٠٠٠	كوبرى رافع
		١٩	كوبرى المعسكر	١٢٢.٥٠٠	٨.٥٠ متر
		٢٠	هويس الاسماعيلية الاعلى	١٢٥.٥٠٠	٨.٥٠ متر
		٢١	هويس الاسماعيلية الاسفل	١٢٧.٠٠٠	٨.٥٠ متر
				١٢٨.٣٠٠	٨.٥٠ متر

مرفق (ه)
شبين الكوم - المحلة الكبرى

اسم الخط	اسم المجرى والمنشأة ووجهه الملاحية	رقم العمل الصناعي	اسم العمل المساعي	الموقع الكيلومتري	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
المحلة الكبرى زفتى والسفلة	بحر شبين	١	كبرى شبين	٢١.٥٤٠	٨.٠٠ متر
		٢	هويس طليح	٢٢.٩٤٠	٥٥.٠٠ - ١٢.٠٠ متر
		٣	كبرى طليح	٢٧.٩٤٠	٣٧.٧٠ - ٧.٠٠ متر
		٤	كبرى بركة السبع سكة	٣٠.٣٠٠	٩.٦٥٠ - ١٠.٤٥٠ أيسر
		٥	زراعية	٣١.٤٠٠	٨.٠٠ متر
		٦	كبرى بركة السبع سكة حديد	٣٩.٠٠٠	٧.٠٠ متر
		٧	كبرى الجعفرية	٤٣.٠٠٠	٣٩.٠٠ - ٨.٠٠ متر
		٨	كبرى المعاهدة	٤٣.٧٠٠	٧.٩٠ متر
		٩	كبرى السفلة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٠	كبرى السفلة سكة زراعية	٤٤.١٠٠	٣٥.٠٠ - ٨.٠٠ متر
		١١	هويس القم	٤٤.١٠٠	٧.٣٥ متر
		١٢	كبرى سكة حديد الدلتا	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٣	طول الخط =	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٤	كبرى سكة حديد السفلة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٥	كبرى كثر ششة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٦	كبرى كثر حجازى	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
شبين الكوم	الرياح العباسى	١٧	كبرى أبو على	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٨	طول الخط	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٩	كبرى كثر حجازى	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٠	كبرى كثر ششة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢١	كبرى سكة حديد السفلة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٢	كبرى سكة حديد الدلتا	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٣	هويس القم	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٤	كبرى السفلة سكة زراعية	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٥	كبرى السفلة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٦	كبرى المعاهدة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٧	كبرى الجعفرية	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٨	كبرى بركة السبع سكة حديد	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٢٩	زراعية	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٣٠	كبرى طليح	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		٣١	كبرى شبين	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر

مرفق (٧)
القاهرة - أسوان - اشدان

اسم الخط	اسم العمل والمنطقة وبرجته الملاحية	رقم العمل الصناعي	اسم العمل الصناعي	الموقع الكيلومترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
اسوان - القاهرة - اشدان	نقطة ٣٦	١ ٢ ٣ ٤ ٥ ٦ ٧ ٨ ٩ ١٠ ١١ ١٢	أمومة خزان اسوان هويس قناطر أسنا كبرى سكة حديد بنج حمادى قناطر نجع حمادى كبرى سواج - أخميم هويس قناطر اسيرط كبرى المرازق كبرى الجيزة كبرى الجامعة كبرى الجلاء كبرى الزمالة كبرى سكة حديد الحكومة بامبابة قناطر الدلتا طول الخط ٩٨١ كيلو متر	٠.٠٠٠ ١٦٥.٠٠٠ ٣٤٠.٠٠٠ ٣٥٤.٠٠٠ ٥٤٦.٠٠٠ ٤٤٨.٠٠٠ ٩٢٥.٠٠٠ ٩٥٤.٠٠٠ ٩٥٥.٠٠٠ ٩٥٧.٠٠٠ ٩٥٩.٠٠٠ ٥٦٠.٠٠٠ ٩٨١.٠٠٠	٨٠.٠٠٠ x ٩٥٠ متر ٨٠.٠٠٠ x ١٦.٠٠ متر ٣٤.٥٠ متر ٨٠.٠٠٠ x ١٦.٠٠ متر ٢٠.٠٠ متر ٨٠.٠٠٠ x ١٦.٠٠ متر ٩.٠٠ متر فوق فيضان عام ٢٥.٥٠ متر ٩.٠٠ متر فوق فيضان عام ١٩٥٤ ٢٠.٠٠ متر ١٨.٠٠ متر ٢٣.٠٠ متر
اسوان - القاهرة - اشدان	طول الخط ٣٢٥.٠٠ كيلو متر ولا توجد أعمال صناعية عليه				

مرفق (٨)

كشف بيان مقاسات أبعاد الفتحات والمنشآت القائمة على النيل والقنوات
الملاحية بدرجاتها المختلفة وكذلك مناسيب المياه التي تقي باحتياجات الملاحية ، والتي تقرر الالتزام بها مستقبلا

ملاحظات	أقل عرض للقاع الجرى التصميمي	أقل غاطس وقت انخفاض المناسيب	أقل عمق للمياه الجرى وقت انخفاض المناسيب	أقل خلوص فوق أعلى مضخة	أقل عرض للفتحة			مقاسات الأروسة		درجة المجرى الملاحي	مسلسل
					كل فتحة	فتحتان اتساع	فتحة واحدة	طول الشغال	عرض		
ملاحظات في جميع الحالات يقتضى عرض رسومات المشروعات على هيئة النقل المائى الداخلى بوزارة النقل لأخذ موافقتها عليها قبل التنفيذ .	٢٠.٠٠٠ متر المجرى الملاحي ٢٥.٥٠٠	١.٥٠	٢.٠٠	٨.٠٠	٢٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠	١١٠.٠٠	١٦.٠٠	مجرى نهر النيل بغربية القنوات الملاحيه من الدرجة الأولى القنوات الملاحيه من الدرجة الثانية القنوات الملاحيه من الدرجة الثالثة	١ ٢ ٣ ٤
	١٦.٠٠	١.٢٠	١.٤٠	٦.٠٠	١٦.٠٠	٠٠.٠٠	١٦.٠٠	٥٥.٠٠	٨.٠٠		
	١٢.٠٠	١.٠٠	١.٢٠	٦.٠٠	٠٠.٠٠	١٢.٠٠	١٢.٠٠	٣٥.٠٠	٨.٠٠		

مرفق ٩

الأعمال الصناعية على الجارى الملاحية

الطريق والطريق الفتح	مقاسات الأهرسة وعرض الفتحات الملاحية	الموقع الكيلومتري	العمل الصناعى		اسم الجارى
			اسم العمل الصناعى	رقم	
يلوى	العالى ١٢ x ٥٥	٠٠٠,٠٠٠	هويس رياح البحيرة	١	موتور الجارى
آليا	وجارى تنفيذ هويس ١٦ x ١٦				
يلوى	١ فتحة ١٢,٠٠٠ م	٦,٥٠٠	كبرى نكلا	٢	
يلوى	٢ فتحة ١٢,٠٠٠ م	٤,٨٥٠	كبرى الخطاطبة	٣	
يلوى	العالى ١٢ x ٨٠	٤٢,٠٠٠	هويس الخطاطبة	٤	
آليا	وجارى تنفيذ هويس ١٦ x ١٦				
يلوى	٢ فتحة ١٢,٠٠٠ م	٥١,٨٥٠	كبرى كفو داود	٥	موتور الجارى
يلوى	٢ فتحة ١٢,٠٠٠ م	٧٢,٥٠٠	كبرى الطبرية	٦	
٦,٧٥	الحوض ١٦ x ١١٦	٠٠٠,٠٠٠	هويس وكبرى التوارية	٧	
٦,٠٠	الكبرى فتحة واحدة ١٦ م	٢,١٠٠	كبرى السكة الحديد	٨	
٥,٠٠	٢ فتحة بعرض ٢٤ م	٦,٩٠٠	كبرى علوى	٩	
٥,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م	١٢,٢٧٥	كبرى علوى	١٠	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٢٢,٩٠٠	كبرى علوى	١١	

تابع
الاعمال الصناعية على الجارى الملاحية

الخواص وطريقة القتح	مقاسات الاهوسة وعرض الفتحات الملاحية	الموقع الكيلومتر	العمل الصناعى		اسم الجرى
			اسم العمل الصناعى	رقم	
كوبرى متحرك	الحوض ١٦ × ١١٦	٢٨,٥٠٠	هويس البستان	١٢	مياه الجارى
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٤٠,٧٠٠	كوبرى على	١٣	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٤٥,٠٠٠	كوبرى على	١٤	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٥٢,٠٠٠	كوبرى على	١٥	
	الحوض ١٦ × ١١٦	٦١,٠٠٠	هويس جناكيس وكوبرى على	١٦	
٦,٢٥	الكوبرى ١ فتحة بعرض ٢٥,٠٠٠ م	٦٥,٠٠٠	كوبرى على	١٧	
٦,٠٠		٧٥,٠٠٠	كوبرى على	١٨	
٦,٠٠	الفتحة الوسطى بعرض ٣١	٨١,٠٠٠	كوبرى على	١٩	
٦,٠٠		٨٩,٦٠٠	كوبرى على	٢٠	
٧,٠٠	حوض ١٦ × ١٦	١٠٠,٠٠٠	هويس النهاية وكوبرى على	٢١	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ٣٦ م	١١٢,٨٠٠	كوبرى الطريق الصحراوى	٢٢	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م	١١٨,٣٠٠	كوبرى سكة حديد مطروح	٢٣	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ٢٥ م	١١٨,٦٠٠	كوبرى شارع الامان	٢٤	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م	١١٩,١٠٠	كوبرى طريق المكس	٢٥	
٦,٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م حوشان	١١٩,٣٠٠	كوبرى سكة الحديد داخل الميناء	٢٦	
٦,٠٠	١٦ × ٥٥ ١٦ × ١١٦	١١٩,٣٠٠	هويس الميناء	٢٧	

- وحدات آلية مفردة ، وهي عبارة عن سفينة صغيرة تسييرها آلة أو أكثر .

- لنشات قاطرة تجر وراعاها عددا من الصنادل غير الآلية .

- لنشات دافعة ، تدفع أمامها عدداً من الصنادل .

- صنادل آلية تحمل بضائع تدفع صندلا غير آلى .

وقد اتضح من الدراسة الاقتصادية الخاصة لتحديد ابعاد وأنواع الوحدات التى تستخدم في النقل النهري والمائى فى مصر ، أن نظام (الدافع + صندلين) أفضل - من الناحية الاقتصادية - من نظام (الدافع والمدفوع) المستخدم حالياً فى مصر .

حجم المجموعة الملاحية وإبعادها :

بين الاسكندرية والقاهرة :

يتوقف حجم المجموعة الملاحية وإبعادها على أمرين .

الأول : إبعاد الأهوسة .

الثانى : حدة المنحنيات فى الطريق ، وعرض الطريق الملاحي .

أما الغاطس ، فيتوقف على عمق المياه فى التربة .

وباستعراض ابعاد الأهوسة فى الطرق الملاحية الرئيسية ، نجد أن

أبعادها ١١٦ م × ١٦ م ، وهذا يسمح بصنادل متجاوزة عرضها الكلى ١٥

متر تقريبا ، وطولها حوالى ٩٢ متر ، على أساس أن طول الدافعة

حوالى ١٥ متر .

بين القاهرة وأسوان :

الأهوسة الموجودة حالياً عند قناطر : اسنا ونجع حمادى وأسيوط ،

يبلغ طول كل منها ٨٠ م ، وعرضه ١٦ م ، ويدرس الآن مشروع لتطوير

القناطر بين القاهرة وأسوان ، وذلك بإطالة الأهوسة الحالية إلى ١١٦ م ،

لتنمشى مع الأهوسة الأخرى ، وإنشاء قناطر جديدة يستتبعها إنشاء

أهوسة جديدة . ويقترح أن يكون عرض الأهوسة الجديدة ٢٤ م وطولها

لا يقل عن ١٧٠ م .

عدد المجموعات الملاحية المطلوبة حتى عام ٢٠٠٠

يحتاج تحديد الاحتياجات حتى عام ٢٠٠٠ الى خطوتين :

الأولى : رفع كفاءة التشغيل للوصول بها الى أعلى مستوى ممكن .

الثانية : تحديد الاحتياجات على أساس حجم النقل المطلوب .

ووصولاً الى ذلك ، ينبغي دراسة المعوقات للنقل المائى ، وتتلخص

فيما يلى :

- انخفاض منسوب المياه ، وما يسببه من عدم الاستفادة بالغاطس

الكامل للوحدات .

- تسرب العمالة المتخصصة فى النقل المائى .

- انخفاض سرعة السير .

- انخفاض عدد سرعات التشغيل اليومى .

- انخفاض أيام السير المحمل .

وبعد ازالة المعوقات الخاصة بانخفاض سرعة وعدد ساعات

التشغيل اليومى وأيام السير المحمل ، فإنه يمكن الوصول الى نتيجة

أفضل ، حسب ما هو موضح فيما يلى :

كفاءة الاسطول الحالية ، وتحسينها حتى عام ١٩٨٥/٨٠ :

تشير البيانات التى تسمح بتقدير أداء الاسطول ، الى أن شركتى

النيل العامة للنقل المائى والنهرى ، تملكان ٢١١ وحدة جديدة ، حمولتها

١٦٤٠٠٠ طن ، وتعمل بكفاءة نقل محتمل مقداره ٨٨٦ مليون طن كم /

سنويا . أما الاسطول القديم فيعمل بكفاءة نقل تقدر بحوالى ٢٤٤

مليون طن كم / سنويا .

أما اسطول شركة السكر والتقطير ، فتبلغ جملة حمولته ٩٢٢٨٣

طن منها ٣٤٪ رحلات فارغة ، وخفض فى كفاءة التحميل نسبته ٢٠٪

بسبب انخفاض الغاطس ، ومتوسط أداء الرحلات قدره ٩٦٠٠ كم /

سنة فرضاً لكل سفينة ، فيكون مقدار كفاءة النقل المحتمل ٤٧٣ مليون

طن / كم تقريبا فى السنة .

أما صنادل القطاع الخاص ، فإن جملة حمولتها ٢٨٢٧٤ طن و ٣٠٪

رحلات فارغة ، ومتوسط أداء رحلات فرضاً قدره ٧٠٠٠ كم / سنة ،

دون أى قيود تحميل ، إذ أن الغاطس المسموح به هو ١.٥ م فقط ،

فتكون كفاءة النقل المقدرة هي ١٢٨ مليون طن / كم فى السنة .

وبذلك تصبح كفاءة النقل التقديرية لمجموع الاسطول بغير المركب الشراعية ، على النحو التالى :

- شركتنا القطاع العام :

× الاسطول الجديد ٢١١ وحدة ٨٨٦ مليون طن / كم / سنة

× الاسطول القديم ٢٤٤ " " " "

- شركة السكر والتقطير المصرية ٤٧٣ " " " "

- صنادل القطاع الخاص ١٢٨ " " " "

الجملة ١٨٤١ مليون طن / كم / سنة

وفى سنة ١٩٧٥ كان الاداء الفعلى للاسطول المذكور ١٧٤٢ مليون طن / كم ، وهذا يعنى أن الاسطول كان يعمل بكفاءته الحالية تقريبا .

وعلى الرغم من أن « الاسطول الجديد » يعمل باستمرار ، فإن معدل الاستفادة منه منخفض بسبب الأوقات الضائعة ، ومن الممكن خفض وقت الشحن والتفريغ ، كما أن زيادة كفاءة الترسانة الخاصة بالصيانة يمكن أن تسمح بخفض ٢٥٪ من الأيام الخاصة بالصيانة .

وإذا ارتفع وقت التشغيل الحالى من ٨ ساعات يوميا إلى ١٠ ساعات ، فإن ذلك يزيد ٢٥٪ من وقت الرحلات وما يقابله فى أداء النقل، وهكذا يمكن زيادة مسافات الرحلات الحالية ومقدارها ٩٦٠٠ كم / سنة إلى ١٢٠٠٠ كم / سنة ، وما يقابله ذلك فى أداء النقل إلى ٥.٢٥ مليون طن / كم لكل وحدة فى السنة .

كما أن اجراء التحسينات التالية فى ترعة النوبارية والرياح البحيرى - والتي تمثل حركة النقل عليها ٣٠٪ من جملة النقلات - سوف يزيد كفاءة التحميل حسب التالى :

- إنشاء الهويس الجديد بمدخل الرياح البحيرى عند القناطر الخيرية ، للحصول على غاطس تحميل دائم مقداره ١.٨ م ، مقابل الغاطس الحالى ١.٥ م ، حيث يحدث زيادة فى حمل المركب تصل إلى ٢٠٪ ، مقابل زيادة قدرها ٧٪ فى كفاءة حركة النقل الكلية .

- احلال « كبرى » ثابتة على الرياح البحيرى ذات خلوص ارتفاعه ٦ متر بدلا من الكبارى المتحركة للتخلص من وقت الانتظار عند الكبارى

، وهذا يحدث وفراً قدره ٣٪ ، ينتج عنه زيادة فى كفاءة حركة النقل الكلية قدرها ١٪ .

وبادخال تلك التحسينات حتى عام ١٩٨٠ ، سوف تكون كفاءة الاسطول على النحو التالى :

- أنه بتحسين ظروف التشغيل وأعمال الصيانة وإطالة ساعات العمل إلى عشر ساعات ، سوف يصل التحميل السنوى للوحدة إلى ٥.٢٥ مليون طن . كم سنويا ، بدلا من ٤.٢ مليون طن حاليا .

- بادخال بعض التحسينات على المجارى المائية ، والتي يمكن أن تتم فى حدود الاعتمادات المدرجة بالخطة الخمسية - فإن كفاءة الوحدة ترتفع إلى ٥.٦٢ مليون طن سنويا .

- أن مقدار التحسين سوف يمكن تنفيذه بمقدار ٥٠٪ فقط حتى عام ١٩٨٠ . وعلى ذلك فإن الكفاءة الحالية للوحدات دون زيادتها ، يمكن أن تصل إلى ٢٥٢٢ مليون طن / كم وهو ما يحقق أهداف عام ١٩٨٠ ، وأن كانت هذه التحسينات لا يمكن التوصل إليها الا بعد تحسين ترعة النوبارية وتزويد الموانئ بالمعدات اللازمة وزيادة كفاءة الصيانة .

أما اذا انتقلنا إلى عام ١٩٨٥ ، فإن كفاءة الاسطول الحالى سوف تكون كالتالى :

- فيما يتعلق بالاسطول الجديد بشركات القطاع العام ، فإن كفاءة الاسطول سوف تصل إلى ١٤٢١ مليون طن / كم ، حيث ستكون كل التعديلات الخاصة بتطوير الملاحة والأمرسة قد تمت بنسبة ١٠٠٪ .

- أن الاسطول القديم سوف تصل كفاءته إلى ٥٠٪ من الكفاءة الحالية ، حتى بعد تطوير التشغيل ، فتصل إلى ١٧٢ مليون طن / كم .

- أن اسطول شركة السكر سوف يصل إلى ٩٤٦ مليون طن / كم .

- بفرض الاحتفاظ بقدرة القطاع الخاص ثابتة وهى ١٢٨ مليون طن ، فإن اجمالى كفاءة الاسطول سوف تصل إلى ٢٦٧٧ مليون طن / كم ، فى حين أن حجم النقل المقدر لهذه الفترة هو ٥٦٦١ مليون طن / كم ، لذلك فسوف نكون فى حاجة إلى زيادة الاسطول بمقدار ٢٩٨٤ مليون طن / كم .

ويمكن تلخيص النتيجة فيما يلي :

- حتى عام ١٩٨٠ لن تكون هناك حاجة لزيادة وحدات .

- حتى عام ١٩٨٥ يكون الاسطول فى حاجة الى اضافة حمولة قدرها ٢٣٩ الف طن ، ويكون عدد الوحدات المطلوبة ٣١٨ وحدة بحمولة متوسطة ٧٥٠ طن .

- حتى عام ٢٠٠٠ يكون الاسطول فى حاجة الى اضافة حمولة قدرها ٥٠٨٥٠٠ الف طن ، ويكون عدد الوحدات المطلوبة ٦٧٧ وحدة بحمولة متوسطة ٧٥٠ طن .

هذا مع ملاحظة أن يتم الاحلال للوحدات التى تبلغ عمر الاهلاك خلال الفترة ما بين عام ١٩٨٥ وعام ٢٠٠٠ .

أى أن جملة المطلوب من الآن وحتى عام ٢٠٠٠ هو $٦٧٧ + ٣١٨ = ٩٩٥$ وحدة .

الاستثمارات اللازمة :

تقدر تكلفة بناء المجموعة - فى الوقت الحاضر فى السوق المحلى - بحوالى ١٧٥ الف جنيه . ولكن لطول فترة الانشاء ومواجهة ارتفاع الأسعار ، سيقدر متوسط ثمن المجموعة الواحدة بمبلغ ٢٥٠ الف جنيه على أساس أن الأسعار ستتضاعف تقريبا خلال المدة حتى سنة ٢٠٠٠ وعلى ذلك سيصبح حجم الاستثمارات $٩٩٥ \times ٢٥٠٠٠٠ = ٢٤٨.٧٥$ مليون جنيه ، بمتوسط سنوى قدره اثنا عشر مليوناً من الجنيهات .

مكون النقد الأجنبى :

انشاء وحدات النقل المائى الداخلى ، من الصناعات التى لها جذور عميقة فى مصر والتى لا تحتاج الى مصانع ضخمة ، وبالتالي فان المكون الأجنبى فى هذه الاستثمارات يمثل قدرا قليلا بالنسبة لوسائل النقل المرادفة ، ولا يمثل عبئا على ميزان المدفوعات .

ويقدر المكون الأجنبى بنصف تكلفة بناء الاسطول ، أى أن المطلوب هو : ستة ملايين عملة محلية ، وستة ملايين عملة أجنبية ، سنويا .

التنفيذ

التصميمات والاختبارات العملية :

عمل تصميمات على مستوى عال من الكفاءة للوحدات والمجموعات سواء كانت الوحدات والمجموعات ملكا للقطاع العام أو القطاع الخاص

و بعد عمل التصميمات واجراء الاختبارات العملية ، وتحديد الأبعاد النمطية للوحدات لتتفق مع ابعاد ومقاطع الطرق الملاحية - يصدر قرار وزارى بالزام جميع الشركات والأفراد بالالتزام بها .
الانتاج :

توجد فى مصر خطوط انتاج فى شركات مختلفة ، يمكنها القيام بعملية الانتاج ، ويمكن للورش الفردية أو القطاع الخاص الاشتراك فى عملية الانتاج تحت الاشراف الفنى المباشر لهيئات التسجيل ووزارة النقل ، ويمكن انشاء شركة من الشركات المشتركة لانتاج الدافعات ، وجزء من الصنادل .

وكحل سريع فى السنوات الأولى ١٩٧٩ - ١٩٨٠ ، يمكن استيراد الدافعات من احدى البلاد التى تقدم لمصر قروضا ، فى الوقت الذى تبنى فيه الصنادل فى مصر ، وذلك اختصارا للوقت .

أعمال الصيانة لوحدات النقل الداخلى :

تتخصص أعمال الصيانة والعمرات لوحدات النقل المائى الداخلى ، فى صيانة الآلات والمعدات وصيانة البدن ، وكلها أعمال يسهل اجراؤها فى مصر .

القوى البشرية :

تتقسم القوى البشرية اللازمة للنقل المائى الداخلى الى ثلاثة أقسام :

القسم الأول : لاعمال بناء الوحدات الجديدة ، القسم الثانى لأعمال الصيانة ، والقسمان ليسا محل هذه الدراسة .

أما القسم الثالث - وهم العاملون على الوحدات - فيتكون من فريقين :

فريق الميكانيكية لتشغيل الآلات : ويقدر عددهم فى سنة ٢٠٠٠ بحوالى ٢٥٠٠ فرد ، بمتوسط حوالى ١٢٥ فرد سنويا . واعداد وتدريب هؤلاء العاملين ليس بالأمر العسير . وهناك جهات متعددة يمكن أن تقدم من العاملين فيها من يصلحون لهذا العمل والتدريب عليه . إلا أن هناك مشكلة كبيرة ، وهى أن هؤلاء الميكانيكية مطلوبون فى جهات أخرى فى الداخل والخارج ، ووسائل الاغراء لهم للعمل فى جهات أخرى أكثر راحة وأجزل عطاء .

والفريق الثاني : البحارة ، وهم ، سواء الربانة أو البحارة أنفسهم ،
- يتولون هذه المهنة ولا يتلقون أى نوع من أنواع التدريب ، ومن المحتمل
أن يتصرف الشباب عن العمل فوق ظهر الصنادل ، وذلك يجب العمل
من الآن على ضمان وجود الأعداد الكافية من الملاحين للعمل فى النقل
المائى ، وذلك عن طريق :

- زيادة أجور العاملين فى الوحدات المائية ترغيبا لهم وأغراء
لغيرهم للدخول الى هذا الميدان .

- دراسة أحوالهم الاجتماعية وتأثير تغييبهم شهورا طويلة عن
أسرهم ، والنظر فى امكان إعطائهم إجازة متجمعة بدلا من أيام الجمع
كل شهر ، كما هو متبع مع العاملين فى المناطق النائية .

- توفير حياة كريمة لهم فوق سطح الصندل .
- انشاء مدرسة عملية تقابل المدارس الاعدادية والثانوية يتلقى
فيها التلاميذ علوم الثقافة العامة ، مع دروس عملية فى ورش بناء
واصلاح الوحدات ، ثم يتلقون المراتب العملية فى قيادة الوحدات ، فوق
الصنادل ، لتكتسب أجسامهم القدرة على هذا العمل الشاق . ويجب أن
يعطوا مكافآت مناسبة اثناء دراستهم .

مواجهة تلوث المياه فى المجارى الملاحية

يسبب سير الوحدات فى المجارى الملاحية ترويع من التلوث للمياه :

- نوع ناشئ من دورات مياه الوحدات .

- نوع ناشئ من تسرب الزيوت والوقود من غرف الآلات .

ويمكن الاقلال من تأثيرهما بالتحكم فى التصميم الأساسى
للوحدات ، وذلك بمعالجة مخلفات دورات المياه ، قبل طردها الى المياه ،
أما مخلفات الزيوت من غرف الآلات فتجمع فى تانكات فى الوحدة ، ثم
تضخ الى صهريجات تجميع فى البر .

وبذلك فإن التلوث لن يكون له أثر يذكر على مياه المجارى الملاحية ،
خاصة وأن المياه جارية .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما جرى فى المجلس من مناقشات -

يمكن التوصية بما يلى :

انشاء هيئة مسئولة عن النقل المائى الداخلى :

انشاء جهاز للنقل المائى الداخلى ، على غرار هيئة النقل المائى
الداخلى التى أنشئت قبل المؤسسات ، يرفعى كل أنشطته ويعمل على
تطويرها ، سواء من الناحية التشريعية أو التخطيطية أو التنفيذية أو
الاقتصادية .

السياحة والنقل المائى :

ان علاقة السياحة بالنقل المائى فى مصر علاقة وثيقة ، لارتباط
الرحلات السياحية بنهر النيل وهدوئه وجمال مناظره نهرا ومساء .
ولذلك يتبغى ان يأخذ النقل المائى مكانه ، سواء فى مواصلات
المنشآت المعارضة والمتاحة على المجارى المائية ، أى فى وسائل التشغيل
وسهولتها ويسرها ، أو فى أعمال الصيانة والإصلاح .

ويتبغى انشاء حوض عائى لخدمة السفن السياحية ، التى تكاثرت
فى نهر النيل عددا وحجما . ويمكن شراء هذا الحوض باضافة مبلغ
معين الى الاستثمارات المخصصة لكل سفينة سياحية .

تطوير القنوات الملاحية وأثرها فى تنمية النقل المائى :

يجب أن يظهر مجرى النيل والقنوات الملاحية ، لكى تسمح بالغاطس
المطلوب على مدار السنة بالكامل وهو ١٠٨٠ م ، ما يؤدى الى زيادة كمية
المنقولات ، دون زيادة تذكر فى نفقات التشغيل .

* رفع كفاءة التشغيل فى النقل المائى :

يتبغى رفع كفاءة التشغيل عن طريق ما يأتى :

x زيادة كفاءة أعمال الشحن والتفريغ ووسائله المتاحة .

x تقليل فترات الانتظار عند الأموسة .

x زيادة فترة التشغيل بإدخال العلامات الضوئية ليلا .

تطوير الطرق وحركة النقل عليها حتى عام ٢٠٠٠

شبكة الطرق واسطول النقل الحالى
تؤدى الطرق فى مصر دورا رئيسيا فى النقل ، فهى الوسيلة
السائدة لنقل البضائع ، كما أنها تسهم فى نقل ٥٠٪ من الركاب ، وهى
التي تربط جميع المدن والقرى .

لذلك تعتبر دراسة شبكة الطرق ، ووضع تصور وتخطيط لمستقبلها
حتى عام ٢٠٠٠ امرا ضروريا ، فمن طريقها ويتطورها تتم التنمية
الاقتصادية للدولة .

ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق العامة فى مصر ٢٧١٦٤ كم ،
منها ١٢٩٦٢ كم طرق مرصوفة بنسبة حوالى ٤٧.٧ ٪ ، بينما تبلغ
الطرق الترابية غير المرصوفة ١٤٢٠٢ كم بنسبة حوالى ٥٢.٣ ٪ ، أى أن
أكثر من نصف طرق الشبكة غير مرصوفة .

وتقسم هذه الطرق الى : طرق رئيسية مقسمة ذات حارتى مرور فى
كل اتجاه مرصوف ، وتمثل حوالى ١.٧ ٪ من اجمالى أطوال طرق
الشبكة ، وطرق رئيسية ذات حارتى مرور ذات اتجاهين ، وتمثل حوالى
٤١.٩ ٪ ، بينما تمثل الطرق الاقليمية ٥٦.٤ ٪ من مجموع أطوال طرق
الشبكة .

× زيادة كفاءة الصيانة .

× تقليل فترات الاستعداد للعمل .

* استخدام النقل المائى فى النقل داخل القاهرة الكبرى

تحتاج مساهمة النقل المائى فى النقل داخل القاهرة الى دراسة
للتعرف على مدى الحاجة لهذه الوسيلة ، ومدى مساهمتها فى حل أزمة
المواصلات بها . ويمكن على ضوء ما تسفر عنه من نتائج ، تحديد
المساهمة الفعلية والاثر الفنى الاقتصادى لتشغيل هذه الوسائل .

* الاستثمارات :

تخصيص الاستثمارات اللازمة لزيادة عدد الوحدات ، ولتخطيط
ايعاء الصيانه المطلوبة ، لمقابلة احتياجات النقل حتى عام ٢٠٠٠ ،
واجراء مراجعة على فترات زمنية - كل خمس سنوات حسب الخطط
الخمسوية المتتالية - وذلك لأن عدم تطور النقل المائى لمقابلة تطور زيادة
حجم المنقولات سوف يضيف اعباء كبيرة على الوسائل الأخرى غير
الاقتصادية .

* التدريب والحوافز :

وضع خطة تدريب شاملة لجميع تخصصات النقل المائى الداخلى ،
ووضع الحوافز اللازمة لمنع تسرب الخبرات العالية وإضافة خبرات
جديدة .

* منع التلوث :

يراعى عند وضع تصميم الوحدات الجديدة ، أو تجديد الوحدات
القديمة - اتخاذ الاجراءات اللازمة لمنع تلوث الطرق المائية .

اطوال الطرق المرصوفة وبغير المرصوفة

نوع الطرق	الطول الكلى		طرق مرصوفة		طرق غير مرصوفة	
	كـم	نسبة مئوية من اجمالى طول الشبكة	كـم	نسبة مئوية من اجمالى طول النوع	كـم	نسبة مئوية من اجمالى طول النوع
طرق قياسية ذات حارات مرود فى كل اتجاه	٤٤٦	%١.٧	٤٦٦	%١.٠٠	٠٠	٠٠
طرق رئيسية	١١٣٧٣	%٤١.٩	١١٤٠١	%٩١.٥	٩٦٢	%٨.٥
طرق اقليمية	١٥٣٢٥	%٥٦.٤	٢٠٨٥	%١٣.٦	١٣٢٤٠	%٨٦.٤
الجملة	٢٦١٨٨	٢٦١٨٨	١١٦٦١١	%٨٧.٧	١٤٢٤١	%٥٢.٣

تعريف المسميات الجديدة للطرق بالجمهورية :

- طرق مقسمة (تابعة للهيئة العامة للطرق البرية والمائية) وهى الطرق ذات الاتجاهين ، وعرض الرصف بها ٧.٥ م لكل اتجاه ، ويفصل بينهما جزيرة وسطى ، بعرض يتراوح من ٢ الى ١.٥ م ، والاكتاف بعرض ٣.٠٠ م ، وتبلغ جملة اطوالها حوالى ٤٦٠ كيلومتر .

- طرق رئيسية (وهى الطرق التى تصل بين عواصم المحافظات ، وبينها وبين المراكز ، وعرض الرصف من ٦ - ٧.٥ م ، والاكتاف بعرض ٢ م ، وكذلك الطرق الصحراوية ، وتبلغ جملة اطوالها حوالى ٨٢٥٠ كيلومترا .

الطرق الاقليمية :

وهى الطرق التى تصل المراكز بالقرى ، والمواصلات الاقليمية بالطرق العامة . وعرض الرصف من ٦ : ٥ م ، وعرض الاكتاف ١.٥ / ٢.٠ م ، وتبلغ جملة اطوالها حوالى ٢٢٠٠ كيلومتر .

الطرق داخل المدن :

تؤدى الطرق داخل المدن دورا كبيرا فى تنظيم الحياة بها ، وخاصة المدن الكبيرة التى تكثر فيها حركة السيارات . لذلك يجب أن تحظى بعناية فائقة فى الصيانة والانشاء ، حتى تأتى مطابقة لاحتياجات النقل عليها .

ولعرفة مدى أهمية هذه الشبكة من الطرق داخل القاهرة فقط ، نجد أن بها شوارع مجموع مساحتها تعادل مساحة الطرق من القاهرة حتى أسوان ، كما أن حركة المرور عليها تتجاوز كثيرا ما يتم على هذا الطريق ، إذ أن عدد الرحلات اليومية التى تتم بالقاهرة ، تصل الى حوالى ٤.٥ مليون رحلة يوميا ، بمتوسط طول للرحلة قدره سبعة كيلو مترات ، ولذا يجب أن يتم تخطيط الشبكة على أساس إجمالى حركة السيارات على الشرايين الرئيسية للطرق الموزعة الأولية فى الشبكة .

وترتبط طرق المدن اساسا بشبكة من اشارات المرور عند التقاطعات المختلفة لتنظيم وتسهيل عملية المرور ، كما أن بعض تنظيمات الحركة تستوجب فى بعض الأحيان تشغيل الطرق بنظام الاتجاه الواحد . ولكى

نوضح مدى أهمية انشاء الطرق وصيانتها داخل المدن ، فإن خير توضيح لذلك يظهر من واقع مقارنة عدد السيارات .

فالقاهرة وحدها بها ٢٣٣٩٣١ سيارة ، من جملة الموجود بسائر الجمهورية وهو ٥٣١٠٢٧ ، أى بواقع ٤٤٪ ، منها ١٦٣٧٦٦ من سيارات الركوب والتاكسى ، من جملة الموجود بالجمهورية وقدرها ٣٣٠١٠٢ أى بنسبة ٤٩.٦٪ . أما سيارات الأتوبيس بالقاهرة فتبلغ نسبتها من جملة الموجود بالجمهورية ٥٠.٧٪ . ويتبع فى انشاء وصيانة الطرق داخل المدن نفس مواصفات الانشاء والصيانة للطرق العامة .

ولعل من أكبر مشكلات النقل داخل المدن ، اختلاط النوعيات المختلفة من وسائل النقل ، التى تؤدى الى تقليل كفاءته ، خصوصا اذا علمنا ان تأثير عربات النقل البطئ التى تجرها الدواب ، يعادل ستة أمثال سيارة ركوب فى تأثيرها على الحركة ، وبالتالي فإن التخلص من عربات النقل البطئ يعادل مضاعفة كفاءة الاحلال بواقع ست مرات .

تطور شبكة الطرق

يبين الجدول التالى المراحل الزمنية التى تم خلالها انشاء شبكة الطرق المرصوفة الحالية :

الفترة	عدد السنوات (سنه)	الاطوال التى تم انشاؤها من الشبكة	النسبة المئوية من الطول الحالى للشبكة	تكاليف الانشاء (جنيه مصرى)
١٩٣٦ - ١٩٤٧	١١	١٩٥١	١٥.٢٪	٥٨٢٠٠٠٠
١٩٤٧ - ١٩٥٢	٥	١٧٢٧	١٢.٣٪	٦٧٧١٠٠٠
١٩٥٢ - ١٩٥٩	٧	٢١١٢	١٦.٣٪	٢٣٩٨٣٠٠٠
١٩٥٩ - ١٩٦٤	٥	٢٥١٢	١٩.٤٪	١٦٩٤٩٧٠٠
١٩٦٤ - ١٩٦٩	٥	١١٢٢	٨.٧٪	١٢٦٧٣٠٠٠
١٩٦٩ - ١٩٧٣	٤	٢٧٥٧	٢١.٢٪	٢٠٨٦٥٠٠٠
١٩٧٣ - ١٩٧٦	٣	٧٧١	٥.٩٪	٢٣١٣٠٠٠٠
١٩٧٦ - ١٩٧٦	٤٠	١٢٩٦٢	١٠٠٪	١٢٠١٩١٧٠٠

تعداد سكان الجمهورية فى عام ١٩٧٨ مقارنا بنسبة أطوال الطرق

نسبة اطوال الطريق للقرء (م / فرد)	عدد السكان	المحافظة	نسبة اطوال الطريق للقرء (م / فرد)	عدد السكان	المحافظة
٠.٠٨٣٥	٢٥٣٧.٠٠	الجيزة	-	٥٢٣١.٠٠	القاهرة
٠.١٧٩٦	١١٦٢.٠٠	بنى سويف	٠.٠١٣٢	٢٤٣١.٠٠	الاسكندرية
٠.١١٧٠	١١٩٦.٠٠	الفيوم	٠.٠٨٣٠	٢٧٥٠.٠٠	بدر سعيد
٠.١٨٠٩	٢١٥٦.٠٠	المنيا	٠.٣١٩	٢.٣.٠٠	السويس
٠.١٣٣٧	١٧٧٢.٠٠	السيوط	٠.٢٤٩	٥٨٤.٠٠	دمياط
٠.١٦١٩	٢.١٨.٠٠	سوهاج	٠.١٢٠	٢٨٦٦.٠٠	الدقهلية
٠.٢.٢٤	١٧٨٨.٠٠	قنا	٠.١٣٧٧	٢٧٤٩.٠٠	الشرقية
٠.٣١٥٣	٦٥.٠٠	اسوان	٠.١١٠٥	١٧٥.٠٠	القليوبية
٥.٠٦.٧	٥٩.٠٠	البحر الاحمر	٠.٢٤٧٦	١٤٧١.٠٠	كفر الشيخ
٩.٩.٨٣	٥٩.٠٠	الوادى الجديد	٠.٠٧١٩	٢٤.٠٦.٠٠	الغربية
٤.٤٩/٨	١١٨.٠٠	مرسى مطروح	٠.١.٧٩	١٧٩٤.٠٠	المنوفية
١.٠.٤٣٣	١٧.٠٠	سيناء	١.٨٥٣٢	٢٦٧.٠٠	الجيزة
			١.٨١٣٠	٢٦٩.٠٠	الاسماعيلية

ويتضح من هذا الجدول ، أن متوسط انشاء الطرق المرصوفة خلال الاربعين سنة الماضية ، كان بمعدل حوالى ٣٢٥ كيلو متر سنويا ، بمتوسط تكاليف تقدر بحوالى ثلاثة ملايين من الجنيهات سنويا ، بالاسعار السائدة خلال الفترة .

ويوضح الجدول التالى بياناً بأطوال الطرق المرصوفة موزعة على مختلف المحافظات .

أطوال الطرق المرصوفة بالمحافظة خارج المدن

المحافظة	اطوال الطرق المرصوفة بالمتر	المحافظة	اطوال الطرق المرصوفة بالمتر
القاهرة	—	الجيزة	٢١٢٠٠٠
الاسكندرية	٧٠٢٥٠	بنى سويف	٢١٩٠٠٠
بورسعيد	٢٣٠٠٠	الفيوم	١٤٠٠٠٠
السويس	٦٥٠٠٠	المنيا	١٥٥٠٠٠
دمياط	١٤٦٠٠٠	اسيوط	٢٣٧٠٠٠
الدقهلية	٣٤٤٠٠٠	سوهاج	١٢٥٠٠٠
الشرقية	٣٥١٠٠٠	قنا	٣٦٢٠٠٠
القليوبية	١٩٤٠٠٠	اسوان	٢٠٥٠٠٠
كفر الشيخ	٣٦٤٥٠٠	البحر الاحمر	٢٩٨٠٠٠
الغربية	١٧٣٠٠٠	الوادى الجديد	٥٨٩٠٠٠
المنوفية	١٩٣٧٥٠	مرسى مطروح	٥٣٢٠٠٠
البحيرة	٤٩٤٦٠٠	سيناء	١٧٦٩٥٠٠
الاسماعيلية	٦٦٩٠٠٠		

حجم النقل على الشبكة خلال عام ١٩٧٥ :

بلغ حجم النقل على الشبكة بالنسبة للبضائع عام ١٩٧٥ ، حوالى ٧٠.٢٠٠.٠٠٠ طن ، أى ما يعادل ٨٠٪ من حجم البضائع التى تم نقلها خلال العام ، استخدم فى نقلها ٣٨٠٠٠ شاحنة ، كما تم خلال العام نفسه ، نقل حوالى ٥٦٪ من اجمالي حركة الركاب بين المدن ، بواسطة شبكة الطرق ، أى حوالى ٢٨٧.٠٠٠.٠٠٠ راكب ، تم نقلهم بواسطة : مجموعة سيارات الركوب الخاصة والأجرة ، وسيارات الأتوبيس المسجلة خلال العام والبالغ مجموعها ١٣٨٢٣٣ سيارة ركوب خاصة ، و ٤٠٠٦٩ سيارة أجرة ، بالإضافة الى ١٤٢٤٠ سيارة أوتوبيس .

بعض المؤشرات المتعلقة بالشبكة :

تركيب حركة المرور :

بينت الاحصاءات ان تركيب حركة المرور على الشبكة ، حوالى : ٢٥٪ سيارات نقل و ٧٥٪ سيارات ركوب ، على الطرق الموصلة للمدن القريبة بكل من القاهرة والاسكندرية ، وتتغير هذه النسبة الى ٥٠٪ سيارات نقل ، و ٥٠٪ سيارات ركوب ، بالنسبة لمداخل كلا المدينتين .

أما بالنسبة لباقي الطرق ، فان هذه النسبة تبلغ حوالى ٥٠٪ لسيارات النقل ، و ٥٠٪ لسيارات الركوب ، بينما تتغير بالنسبة لمداخل باقى المدن الى ٢٥٪ لسيارات النقل ، و ٧٥٪ لسيارات الركوب .

معدلات الزيادة فى تسجيل سيارات النقل والركوب عام ١٩٧٨ :

بلغ متوسط معدل الزيادة السنوية بالنسبة لسيارات النقل فى الفترة من ١٩٦٢ إلى ١٩٧٤ حوالى ٧٪ ، بينما بلغ متوسط معدل الزيادة السنوية عن نفس الفترة ، بالنسبة لسيارات الركوب الخاصة وسيارات الأجرة وسيارات الأتوبيس ٩.٨٪ و ١٠٪ و ٧٪ على التوالى :

ويوضح الجدول التالى بياناً بتطور حجم السيارات الكلية فى الفترة من عام ١٩٧٤ حتى عام ١٩٧٨ :

ويتضح من هذا الجدول أن التطور في عدد السيارات ما بين ٧٤ - ١٩٧٥ هو ١٧.٣ ٪ ، ومن ٧٥ - ١٩٧٦ هو ١٨.١ ٪ ، ومن ٧٦ - ١٩٧٧ هو ١٥.٢ ٪ ، ومن عام ٧٧ - ١٩٧٨ هو ٢٠.٧ ٪ ، وأن متوسط الزيادة خلال الفترة ما بين ٧٤ - ١٩٧٨ هو ١٢.٨ ٪ .

التقديرات الخاصة بإجمالي تعداد السكان وإجمالي الاسر حتى عام ٢٠٠٠ :

يقدر إجمالي عدد السكان - من واقع البيانات المتاحة عن معدلات الزيادة والنقص بالنسبة للمواليد والوفيات ، في السنوات السابقة ، والتتبع بهذه المعدلات في المستقبل وبالتالي العدد الإجمالي للأسر - بما يأتي :

السنة	١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٩٠	١٩٩٥	٢٠٠٠
إجمالي عدد السكان (مليون نسمة)	٤١.٨	٤٧.٠٨	٥٣.١	٥٩.٣٢	٦٥.٩٥
الاسر (الف أسرة)	٧٨٨٧	٨٨٨٣	١٠٠٠٠	١١١٩٢	١٢٤٤٣

معدلات تخصيص أطوال الشبكة على السكان وعلى المساحة الكلية :

تقدر معدلات ما يخص كل الف نسمة من إجمالي تعداد السكان ، من شبكة الطرق بما فيها الطرق غير المرصوفة - بحوالى ٠.٧ كيلو متر ،

كما تقدر كثافة أطوال الشبكة ، بالنسبة لكل ١٠٠ كيلو متر مربع من المساحة الكلية ، بحوالى ٢.٣٠ كم . بينما تقدر نفس المعدلات بالنسبة للولايات المتحدة بحوالى ٢٩.٥ كم ، ٦٣.٦٠ كم على التوالي . أما بالنسبة لدول أوربا الغربية ، فتقدر هذه المعدلات على الترتيب بحوالى ١٦ كم ، و ٣٠ كم .

المواصفات القياسية المصرية للتصميم الهندسى والتصميم الانشائى :

المواصفات القياسية للتصميم الهندسى :

جميع المواصفات القياسية المصرية للتصميم الهندسى مستنبطة من

الجهة	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨
القاهرة	١١٤٨٢٧	١٣٣٠٣٤	١٥٣٨٧٢	١٨٢١٧٣	١٥٣٨٧٢
الاسكندرية	٥١٩٠٠	٦٠٦٦٤	٧٠٨١٠	٧١٣٨٠	٨٦٩٥٣
بور سعيد	١١٩٤	١٩٧٩	٢٩٥٤	٤٥٣٠	٦٥٢٧
السويس	٣١٥٧	٣٢٣٣	٣٨٧٧	٤٩٥٤	٥٥٢٤
الاسماعيلية	٢٤١٥	٢٣٩٧	٤٥٨٥	٦١٥٩	٦٤٠٣
دمياط	٢٥١٨	٣٣٤٢	٤٣٠٩	٥١٠٤	١٢٧٢٣
الشرقية	٩٠٥٦	١٠٢٥٠	١٢٩١٣	١٢٧٣٣	٢٣١١٨
الدقهلية	١٠٦٣١	١٢٢٥٩	١٥٦٢٠	١٩١٨٦	١١٣٣٣
البحيرة	٦١٨٤	٦٩٨٦	٨١٣٨	٩٤٨٠	١٦٧٥٨
الغربية	٨٥٤٥	٩٣٦١	١٠٦٨٣	١٣٦٩١	٨٥٥٢
المنوفية	٤٣٤٧	٥٠٤٨	٥٩٤٧	٧٢٨٠	٤٣٥٧
كفر الشيخ	٢٦٥٧	٢٩٥٨	٣١٨٨	٣٤٧٥	١٠٩٠٨
القليوبية	٤٤٩٢	٥٣٣٧	٦١٧٠	٧٣٥٢	٦٤٩٨٩
الجيزة	٣٠٠٧٤	٣٧٩١٣	٤٤٧٤٧	٥٣٧٨٢	٦٤١٨
الفيوم	٣٦٥٣	٤٠٦٠	٤٥٤٩	٥٤٤٠	٤١٩٩
بنى سويف	٢٠٨٣	٢٣٠٠	٢٦٤٨	٣٤٤٧	٨٦٢٣
المنيا	٤٢٧٠	٤٨١٦	٧٤١٥	٧١١١	٧٠١
السيوط	٣٢٧٥	٤٠٦٣	٥٠١٨	٦٠٥٩	٥٢٣٦
سوهاج	٢٣٤٠	٢٧٧٤	٣١٨٢	٤١١٠	٥٢٣٦
قنسا	٣١١٠	٣٧٠٩	٤٥٨٥	٥٢٣٩	٤٧٣٦
اسوان	١٧٤٢	٢٠١٧	٢٤٠٠	٢٩٣٣	٣٦٤٢
مطروح	١٥٤٢	١٨٨٦	٢٠٨٧	٢٢٢٣	٣٥٩١
البحر الأحمر	٥٢٩	٦٢٨	٦٩٢	٨٣١	١٠٤٤
الوادى الجديد	٢٩٠	٣١٨	٣٢٣	٣٩٧	٥١٥
سيناء	٤٧٣	٧٠٠	١١٠٢	١٢٨٢	١٥٧٢
الإجمالي	٢٧٥٤٨٦	٣٢٣٢٢١	٣٨٣١٨٣٣	٤٢٩٩٨١	٥٣١٣٢٧

توزيع الاجمالي السابق من السيارات الى التوزيعات المخططة

السنة	ملاكى	كرافان	اجرة	تحت الطالب لومستين	اوتوبس				نقل	مقلورة	جوار زراعى	موتوسيكل	هيئة سياسية	تجارى	الجموع
					عام	خاص	سياحة	مدارس							
١٩٧٨ ديسمبر	٢٤٥٢٤٣	١١٢	٧٨٦٧٨	٢٠٩	٧١٤٥	٥٧٨٢	٨١٩	٦١٠	٨١٤٨٨	٦٦٨٨١	٨٧١٧	٣٨١٤٦	٣٨٧٨	٢١٤٢	٨٨٤١٤٥
١٩٧٩ ديسمبر	١٧٦٧٩١	٨٧	٧٤٤٦٨	٧٨١	٦٧٤٣	٤٣٨٣	٩٠٩	٧١٥	٥٠٧٠٠	٧٥٠٨٠١	٧٤٣٥	٨٨٩٤٨	٣٠٧٨	٣٩٤١	٤١٩٧٢٤
١٩٨٠ ديسمبر	١٧٥٥٥١	١٧	٦٦٠٧٦	١٥٥	٥٣٠٢	٤٢٤٣	٦٧٦	٥٢٠	٤٦٥٧٥	٧٢٤٩	٧٦٣٥	٨٦٤٦٦	٣٦٦٨	١٢٠٤	٣٨١٧٨٣
١٩٨١ ديسمبر	٤١٥٣٧٣٤	٨٨	٥٧٧٨٥	٨٦٩	٥٠٨٠	٢٤١٥	٥٦٣	٤٨٤	٣٦٨٧٦	٣٩٦٨	٤٠٣٥	٩٥٦٥	٢٢٢٢٥	٦٨٧	٣٣٢٢١

المواصفات القياسية للجمعية الأمريكية لمهندسي الطرق (الاشتور) وهي مواصفات مرضية ، تحقق الاتسياب والامان والراحة على الطرق من ناحية التصميم الهندسى .

المواصفات القياسية المصرية للمصممة للتصميم الانشائى ومواصفات التنفيذ :

يتم عمل التصميم الانشائى للرصف طبقا لطريقة شركة « شل » ، وهي طريقة مرضية ، كما أن مواصفات التنفيذ يتم اعدادها بالاسترشاد بمواصفات (الاشتور) .

الا أن بعض الطرق التى تظهر بها عيوب بعد فترة وجيزة من انشائها ، يرجع ظهورها الى ما يأتى :

- ضعف الاشراف على التنفيذ بما لا يضمن التطبيق السليم للمواصفات .

- بعض المعدات المستخدمة فى الانشاء قديمة ومتخلفة .

- نقص الخبرة الكافية فى أعمال انشاء الطرق لدى بعض الشركات غير المتخصصة فى هذا المجال ، رغم قيامها بتنفيذ العديد من مشروعات الطرق .

- عدم التزام الشركات المنفذة بإجراء التجارب الواردة فى المواصفات للتأكد من سلامة المواد والتنفيذ .

صيانة الطرق :

تعتبر الطرق الجيدة وسلامة المرور عليها ، اساسا لضمان كفاءة المرور والنقل ، مما يؤدى الى انخفاض تكاليف النقل ، وما يترتب على ذلك من دعم للاقتصاد القومى .

لذلك يتطلب الامر تنظيم وتطوير صيانة شبكة الطرق بالجمهورية ، لرفع كفاءتها وتأمين سلامة المرور عايبها ، والا ساءت حالتها وارتفعت تكاليف صيانتها ، بل قد يتطلب الامر اعادة انشائها ، مع ما يتكلفه ذلك من مبالغ باهظة .

الاسلوب المتبع حاليا فى صيانة الطرق المرصوفة :

تتبع الهيئة العامة (قطاع الطرق البرية) ثمانى مناطق ، تشرف على الطرق المقسمة والطرق الرئيسية المرصوفة ، يبلغ طولها حوالى ١٠٨٠٠٠ كيلومتر .

وتتولى المناطق أعمال الصيانة الخفيفة ، وتقوم بأعمال الاصلاحات السريعة وترميم الحفر والمطبات ، وتركيب علامات الارشاد ، وعمل الخط الأبيض للطرق المرصوفة .

كما تقوم المناطق باقتراح تقوية الطرق التى تسوء حالتها ، أو تزداد كثافة المرور والاحمال عليها .

بالنسبة للطرق الاقليمية التابعة للحكم المحلى :

تقوم ادارة الطرق بالمحافظات بصيانة الطرق الاقليمية المرصوفة والترايبية - والطرق الترابية هى الجزء الاكبر من أطوال هذه الطرق - وتتبع هذه الادارات الاسلوب المتبع فى صيانة الطرق التابعة للهيئة ، من حيث الصيانة الخفيفة والصيانة الجسيمة . وقد ساءت حالة الطرق الاقليمية المرصوفة والترايبية ، النقص الشديد فى العمالة المدربة والمعدات الحديثة اللازمة لصيانة الطرق ، بالإضافة الى قلة الاعتمادات المخصصة لهذا الغرض .

انشاء الطرق حاليا والجهات القائمة به :

تقوم هيئة الطرق البرية والمائية بوضع خطة انشاء الطرق فى مصر لعدة سنوات ، ويتم التنفيذ على مراحل طبقا للخطة الموضوعة ، وفى حدود الاعتمادات المالية المتاحة .

وتقوم وزارة التعمير وتنمية المدن الجديدة ، بوضع خطة لانشاء مجموعة من الطرق فى مناطق التعمير بمنطقة القنال والساحل الشمالى ومنطقة سيناء .

قدرة الانشاء الحالية :

توجد حاليا ٦ شركات للقطاع العام تقوم بتنفيذ عمليات الطرق ، منها ٤ تتبع وزارة النقل ، و٢ تتبع وزارة التعمير وتنمية المدن الجديدة . ويقدر حجم الاعمال التى تقوم بها هذه الشركات خلال العام بحوالى ٧٠ مليون جنيه ، علما بان التكاليف التقديرية لتنفيذ الكيلو متر الواحد تتراوح ما بين ٥٠٠٠٠ و ٨٠٠٠٠ جنيه ، حسب ظروف وطبيعة المنطقة التى يمر بها الطريق .

المشاكل التى تعترض الشركات القائمة :

- نقص المعدات والأجهزة الحديثة التى تعاون على تشغيل الطرق على مستوى فنى عال .

- نقص المهندسين الفنيين ذوي الخبرة ، وكذلك العمالة الفنية المتخصصة لتشغيل المعدات الحديثة .

ومما لا شك فيه ، أن هناك طرقاً جيدة يتم تنفيذها في مواقع متعددة من أنحاء الجمهورية ، إلا أنه توجد أيضاً طرق تم تنفيذها ، وما زالت قائمة بحالة غير جيدة ، أو أن عمرها الافتراضي قصير ، بحيث يستدعي الأمر صيانتها وتقويمها بعد إعادة انشائها .

ويمكن أن ترجع أسباب ذلك إلى الآتي :

x طرح بعض مشروعات الطرق في المناقصات العامة ، دون أن يتم تجهيز الدراسات الخاصة بها بالقدر الكافي من الناحية الفنية . ويرجع ذلك إلى : نقص أعداد المهندسين والفنيين بهيئة الطرق البرية والمائية ، وكثرة مشروعات الطرق المطلوبة منها في أوقات قصيرة ، وكذلك العجز في الإشراف الفني على التنفيذ .

x نقص المعدات الحديثة المملوكة لشركات القطاع العام والخاص .

x العجز في العمالة الفنية المدربة لتشغيل المعدات الحديثة ، وعدم توافر الخبرة لدى الأعداد الحالية القائمة بالتنفيذ في بعض المواقع .

x تعدد الهيئات المشرفة على أعداد وتنفيذ الطرق ، مثل : هيئة الطرق البرية والمائية ووزارة التعمير وتنمية المدن الجديدة ، وأجهزة الحكم المحلي . دون أن تكون هناك إدارة على مستوى عال تتبع الحكومة المركزية ، لمراجعة ومراقبة دراسة وتنفيذ مشروعات للطرق في أنحاء الجمهورية ، والعمل على مسايرة التطورات الحديثة في الدراسة والتنفيذ .

متوسط حجم الحركة اليومية حتى عام ٢٠٠٠

على شبكة الطرق الرئيسية

بالنسبة لنقل البضائع :

تقدير المتوسط اليومي لحجم المرور في السنة عام ٢٠٠٠ على شبكة

الطرق الرئيسية بالنسبة لسيارات النقل :

تقدير الحجم الكلي للاستهلاك السلعي عام ٢٠٠٠ :

بنيت التقديرات على أساس حساب معدلات استهلاك الفرد من

الانتاج الزراعي والانتاجي الصناعي عام ١٩٧٥ ، وذلك بالنسبة لكل سلعة من السلع المختلفة ، سواء بالنسبة للانتاج المحلي أو بالنسبة لما يتم استيراده من هذه السلع ، ويتقييم معدل استهلاك الفرد عام ١٩٧٥ لأي من هذه السلع ، وتقدير الزيادة المتوقعة فيه حتى عام ٢٠٠٠ ، ثم تقدير الاستهلاك الكلي من كل سلعة عام ٢٠٠٠ .

وقد تم تقدير متوسط مسافات نقل كل سلعة من مراكز الانتاج إلى مناطق الاستهلاك وبالتالي تحديد الحجم الكلي المتوقع نقله عام ٢٠٠٠ بالنسبة لكل سلعة .

ويتبين من الجدول الوارد في الصفحة التالية ، أن الحجم المنقول على الطرق من الاستهلاك السلعي الاجمالي يمثل نسبة ٧٥٪ عام ٧٥ ، و ٧٦.٢٪ عام ٨٠ ، و ٥٥.٤٪ عام ١٩٨٥ أي أنه بينما يزداد الحجم المنقول على الطرق من ١٩٨٠ إلى ١٩٨٥ كمقدار ، إلا أنه كنسبة مئوية من الحجم الكلي المنقول ينقص بحوالي ٢٦٪ ، نظراً للتحسينات المقرر ادخالها على السكك الحديدية والنقل المائي ، لرفع كفاءتهما بالقدر الذي يمكنهما من استيعاب المنقولات المفروض نقلها بواسطة اقتصاديا . فإذا فرضنا أن الاستمرار في تنفيذ مشروعات تحسين كفاءة السكك الحديدية والنقل المائي حتى عام ٢٠٠٠ ، سيؤدي إلى إمكان استيعابها لحوالي ٥٠٪ من الحجم الكلي المنقول - فإنه من المفروض أن تستوعب شبكة الطرق ، كوسيلة نقل ، الـ ٥٠٪ الأخرى من الحجم الكلي المنقول ، والمقدرة بحوالي ٢٣٠٠٠ مليون طن . كم .

مقارنة الحجم المنقول على شبكة الطرق عام ٢٠٠٠ وعام

١٩٨٥ :

ويتبين من التحليل السابق أن الحجم المتوقع نقله على شبكة الطرق

عام ٢٠٠٠ يمثل حوالي ١.٧٨ مرة مثل الحجم المقدّر نقله على الشبكة عام ١٩٨٥ .

ثانياً : بالنسبة لنقل الركاب :

تقدير المتوسط اليومي لنقل الركاب عام ٢٠٠٠ على شبكة الطرق

الرئيسية :

تقدير حجم السلع المنقول على الطرق في عام ٢٠٠٠

٢	السلع	المتوسط السنوي لاستهلاك		الاستهلاك السنوي الكلي عام ٢٠٠٠ مليون طن	متوسط مسافة	الحجم المتوقع عام ٢٠٠٠ مليون طن . كم
		٢٠٠٠	١٩٧٥			
١	القمح والدقيق	١٧٥	١٥٢.٨	١١.٤٠	٢٥٠	٢.٨٥٠
٢	قصب السكر والسكر	٣٨	١٨.٦	٢.٣٧	٩٠٠	٢.١٣٣
٣	الزيت	٨٠	٨٠	٥.٢٠	١٥٠	٠.٧٨٠
٤	الأرز	٥٨.٦	٥٨.٦	٣.٨٠	٢٦٠	٠.٩٧٨
٥	الزيت المعبأ	٢٤	٢٤	١.٥٦	٨٠٠	١.٢٤٨
٦	الفول والعدس	١١	١١	٠.٧	٦٠٠	٠.٤٢٠
٧	الاسمنت	٢٩٦	١٠٠	١٩.٢٤	٤٠٠	٧.٦٩٦
٨	الاسمدة	٥٠٠	٢٠٠	٤.٢٥	٧٠٠	١٠.٩٠٠
٩	القطن والمنسوجات	(الفدان)	(الفدان)	٠.٥٠	٤٥٠	٠.٢٢٥
١٠	الحديد والصلب	١٠٠	٤٤	٦٥.٠	-	٩.٣٩٧
١١	مواد البناء	١٥٠٠	٧٥٠	٩٧.٥٠	٢٠٠	١٩.٥٠٠
١٢	مواد أخرى	٤٧٥	٢٦٢	٣٠.٨٨	١٠٠	٣.٠٨٨

توزيع الحجم الكلي للاستهلاك السلمي عام ٢٠٠٠ على وسائل النقل المختلفة

تسيير وتوزيع الحجم الكلي للمنقولات على وسائل النقل المختلفة عام ١٩٨٥

الوسيلة	النقل المائي لعام			النقل على الطرق لعام			النقل على الطرق لعام			السكك الحديدية لعام		
	١٩٨٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٥	١٩٨٠	١٩٧٥	١٩٨٥	١٩٨٠	١٩٧٥
الكمية الموزعة	٥٦٦١	٢٣٣٦	١٨٨٨	١٦٨٤٩	١٦٣٤٨	١٢٢.٦	٧٩٠٠	٢٨٧١	٢١٩٠	٢٨٧١	٢٨٧١	٢١٩٠
الحجم الكلي	٪١٨.٦	٪١٠.٨	٪١١.٦	٪٥٥.٤	٪٧٦.٢	٪٨٦.٢	٪٢٦	٪١٣	٥٣.٤	٪٢٦	٪١٣	٥٣.٤

حساب معدلات الزيادة السنوية في الفترة ١٩٨٥/٧٦ في اجمالي

اطوال الرحلات المقطوعة يوميا :

نوع المركبة	اجمالي اطوال الرحلات المقطوعة		
	١٩٧٦ (كم / يوم)	١٩٨٠ (كم / يوم)	١٩٨٥ (كم / يوم)
سيارات ركوب (خاصة واجرة)	٨,٢٢٠,٠٠٠	٨,٧٩٧,٠٠٠	١٤,٢٥٠,٠٠٠
سيارات أوتوبيس	٢٨٠,٠٠٠	٧٥٩,٠٠٠	١,٠٣١,٠٠٠

ويتبين من ذلك ، ان نسبة الزيادة المتوقعة في اجمالي اطوال الرحلات اليومية بالنسبة لسيارات الركوب وسيارات الاتوبيس في الفترة ١٩٧٦ / ١٩٨٠ هي ٣١ ٪ ، ٣٠ ٪ ، بينما تقدر هذه النسبة في الفترة ١٩٨٥ / ١٩٨٠ بحوالي ٣٠ ٪ ، ٣٦ ٪ .

أي ان متوسط الزيادة السنوية في اطوال الرحلات المقطوعة يوميا في الفترة ١٩٨٥ / ٧٦ هو حوالي ٦ ٪ ، ٦,٥ ٪ بالنسبة لسيارات الركوب وسيارات الاتوبيس على التوالي .

تقدير اجمالي اطوال الرحلات اليومية المتوقعة سنة ٢٠٠٠ لسيارات الركوب والاتوبيس :

بافتراض ان معدلات الزيادة السنوية في اجمالي اطوال الرحلات المقطوعة يوميا بالنسبة لسيارات الركوب سيرتفع الى ٩ ٪ في الفترة ٨٥ / ٢٠٠٠ ، نتيجة للزيادة المتوقعة في المتوسط السنوي للدخل ، ومايتبعه من زيادة في السيارات الخاصة والسبب نفسه ، ستظل معدلات الزيادة السنوية بالنسبة لسيارات الاتوبيس ثابتة خلال هذه الفترة ، حيث يتحول عدد من ركاب الاتوبيس الى استعمال سيارات الاجرة والسيارات الخاصة ، بينما تقابل هذه الزيادة الثابتة بالزيادة اللازمة في عدد وحدات الاتوبيس ، وكذلك عدد الرحلات لتحسين الخدمة ، من حيث درجة التكديس والفترة الزمنية بين كل رحلة والرحلة التي تليها ..

فان اجمالي اطوال الرحلات المقطوعة يوميا في عام ٢٠٠٠ سيكون ٢٣,٤٨٧,٥٠٠ كم / يوميا ، وحوالي ٢,٠٣٦,٢٢٥ كم / يوميا بالنسبة

لسيارات الركوب وسيارات الاتوبيس .

مقارنة اجمالي اطوال الرحلات اليومية المتوقعة عام ٢٠٠٠ بالرحلات المقدرة عام ١٩٨٥ بالنسبة لسيارات الركوب والاتوبيس .

سيارات الركوب :

مما سبق يتبين ان اجمالي اطوال الرحلات اليومية المتوقعة على الشبكة عام ٢٠٠٠ تقدر بحوالي - ٢٣,٤٨٧,٥٠٠ كم / يوميا ، بينما تقدر هذه القيمة بحوالي ١٤,٢٥٠,٠٠٠ كم / يوميا عام ١٩٨٥ . وعليه فمن المتوقع ان يكون اجمالي اطوال الرحلات اليومية المتوقعة على الشبكة عام ٢٠٠٠ مساويا ٢,٢٥ مرة مثل عام ١٩٨٥ .

سيارات الاتوبيس :

وبينما يقدر اجمالي اطوال الرحلات اليومية عام ٢٠٠٠ بالنسبة للاتوبيس بحوالي ٢,٠٣٦,٢٢٥ كم / يوميا ، فان هذه القيمة تبلغ ١,٠٣١,٠٠٠ كم / يوميا عام ١٩٨٥ .

أي أن جملة اطوال الرحلات اليومية عام ٢٠٠٠ بالنسبة لسيارات الاتوبيس تساوي ١,٩٧ مرة مثل عام ١٩٨٥ .

دراسة كفاءة الشبكة الحالية

ومقارنتها بالحجم المتوقع عليها حتى عام ٢٠٠٠

يتضح من دراسة المتوسط اليومي لحجم المورد المتوقع عام ٢٠٠٠ على شبكة الطرق الحالية ، مدى الحاجة الى زيادة كفاءة طرق الشبكة الحالية ، طبقا لما يلي :

- ان طريق القاهرة / الاسكندرية الزراعي ، سوف يكون في حاجة الى ٢,٧ مرة مثل كفاءته الحالية في بعض المناطق ، وفي مناطق اخرى مرتين فقط .

- ان طريق القاهرة / الاسكندرية الصحراوي ، سوف يكون في حاجة الى زيادة كفاءته ١,٦ مرة .

- ان طريق القاهرة / الاسماعيلية (الزراعي الى بلبيس) سيكون في حاجة الى زيادة كفاءته ١,٥ مرة .

- ان طريق الاسماعيلية / بور سعيد الحالى (حارتين) سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءة ١.٢ مرة .

- ان طريق بنها / بور سعيد ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته بين بنها والمنصورة الى ٢.٨ مرة ، وبين المنصورة ودمياط الى ١.٥ مرة .

- ان طريق طنطا / دمياط ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءة الوصلة بين المحلة الكبرى وطلخا الى مرتين .

- ان طريق طنطا / الزقازيق ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته ١.٢ مرة .

- ان طريق قليوب / طنطا عن طريق شبين الكوم ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته فى المنطقة بين قليوب وشبين الكوم الى ١.٨ مرة .

- ان طريق الوجه القبلى ، سيكون فى حاجة الى زيادة كفاءته على النحو التالى :

x فيما بين القاهرة والعياط الى ٢.٤ مرة .

x فيما بين العياط وبنى سويف الى ١.٧ مرة

x فيما بين بنى سويف والمنيا ١.٢ مرة .

أما باقى شبكة الطرق ، فانها ستكون كافية حتى عام ٢٠٠٠ . ولا تحتم الزيادة المطلوبة اللجوء الى توسيع الطرق ، انما يكفى رفع كفاءة الصيانة فى جزء منها ، والآخر عن طريق التوسع ، أو انشاء طريق بديل .

زيادة كفاءة شبكة الطرق

تتمثل زيادة كفاءة الطريق فى اتجاهين :

الاتجاه الرأسى : ويكمن فى جودة الانشاء ورفع مستوى الصيانة .

الاتجاه الافقى : ويتم بالتوسع فى عرض الطريق ، أو انشاء

وصلات بديلة .

وقد تم وضع خطة انشاء الطرق حتى عام ٢٠٠٠ ، سواء بالنسبة

للطرق السريعة ، أو طرق الدرجة الأولى ، أو طرق الدرجة الثانية ،

وتهدف هذه الخطة الى مقابلة احتياجات النقل اللازمة للتطور

الاقتصادى والاجتماعى والسياسى والأمن الداخلى والخارجى ، طبقا للتوقعات المنتظرة فى مرحلة السلام المقبلة ، وخلال مدة الخطة . وحتى يمكن تنفيذ اهداف الخطة وتحقيق العائد الاقتصادى من انشائها والاستفادة الكاملة منها ، مع ضمان سلامة المرور عليها والراحة النفسية لمستعملى هذه الطرق - فان الامر يستلزم ان يتم تنفيذ هذه الطرق طبقا للمواصفات الفنية الحديثة ، مع تلافى العيوب التى حدثت فى الماضى .

متطلبات شبكة الطرق الرئيسية والمشروعات المقترحة حتى عام ٢٠٠٠ :

محور القاهرة / الاسكندرية :

وفى بمطليات حجم المرور بالنسبة لهذا المحور طريقان رئيسان هما : طريق القاهرة / الاسكندرية الزراعى ، وطريق القاهرة / الاسكندرية الصحراوى ، وهناك قصور متوقع فى كفاءة كل منهما عام ٢٠٠٠ .

ويقترح توسيع طريق مصر / الاسكندرية الصحراوى الى طريق مزيج ذى حارتى مرور فى كل اتجاه ، وذلك لمقابلة الزيادة المقدرة فى حجم المرور عليه حتى سنة ٢٠٠٠ ، وكذلك لتحويل الزيادة بالنسبة للحركة المباشرة من القاهرة الى الاسكندرية المقدرة على الطريق الزراعى .

ولمقابلة باقى الزيادة فى حجم المرور على الطريق الزراعى ، يقترح تطوير وتحسين واستكمال انشاء طريق ثالث ، من امبابه الى الاسكندرية ، عن طريق الدلنجات وابو المطامير ، يستوعب المرور الطوالى من محافظات الوجه القبلى الى الاسكندرية .

المحور الجنوبي (القاهرة / اسوان) :

القطاعات من (القاهرة / العياط) ، (العياط / بنى سويف) ، (بنى سويف / المنيا) يقترح ازدياج هذه القطاعات من القاهرة الى المنيا ، وذلك لامكان استيعابها لحجم المرور المقدر عليها عام ٢٠٠٠ .

محور القاهرة / الاسماعيلية :

هناك طريقان رئيسيان على هذا المحور هما : طريق (القاهرة / بليبيس / الاسماعيلية) الزراعى ، (طريق القاهرة / الاسماعيلية) الصحراوى .

والطريق الأول لوجارتي مرور ، بينما يتكون الطريق الثاني من أربع حارات مرور (طريق مزدوج) .

وبينما يزايد قطاع الطريق الصحراوي عن احتياجات حجم المرور سنة ٢٠٠٠ ، فإن الطريق الزراعي لن يفي باحتياجات المرور عليه في هذه السنة ، ولذلك يقترح ازدواج هذا الطريق قبل عام ٢٠٠٠ .

طريق بنها / دمياط :

يقترح ازدواج قطاعات هذا الطريق ، وهي : بنها / المنصورة / دمياط ، لاستيعاب الحجم المقدّر عليه للمرور عام ٢٠٠٠ .

طريق طنطا / دمياط :

يقترح ازدواج قطاعات هذا الطريق التي لم يتم ازدواجها ، وهي (المحلة الكبرى / طنطا) ، (طنطا / دمياط) .

طريق بنها / الزقازيق :

يقترح ازدواجه الى أربع حارات مرور في الاتجاهين (حارتين في كل اتجاه) .

طريق قليوب / شبين الكوم / طنطا :

يقترح ازدواجه الى أربع حارات في الاتجاهين (حارتين في كل اتجاه) .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسات السابقة وما جرى في المجلس من مناقشات فإنه يوصى بما يلي :

* تؤثر حالة شبكة الطرق مباشرة على تكاليف النقل عليها ، إذ ان سوء حالتها يؤدي الى قصر العمر الانتاجي للوحدات المتحركة ، وزيادة استهلاكها من قطع الغيار والوقود ، وكذلك اطالة زمن الرحلة ، مما يؤثر على الاقتصاد القومي . وتنازل اعمال صيانة الطرق في كل دول العالم اعظم الاهتمام ، إذ تعتبر كفاءة الطرق وسلامة المرور عليها أساسا لضمان كفاءة المرور . لذلك ينبغي زيادة الاعتمادات المخصصة لصيانة الطرق وتقويتها حتى يمكن استكمال قطاعات الرصف المختلفة للعراق .

* يجب تحديد مناطق عمل سيارات النقل حمولة ١٢ طن خارج الطرق العامة حتى لا تتعرض شبكة الطرق لتأثيرها الهدام ، حيث انها تقلل من عمر الطريق وبالتالي تزيد من تكاليف صيانة الطرق واصلاحها .

لذلك يجب ، بالنسبة للتعاقدات الجديدة على استيراد سيارات النقل، الالتزام بعدم تجاوز الحمل المحوري عن ١٠ طن ، والحمل على البوحي عن ١٦ طن .

وللمحافظة على شبكة الطرق الحالية من الانهيارات وزيادة تكاليف الصيانة ، يمكن وضع وحدات تفتيش متنقلة عند نقط المرور وعند التقاطعات الموصلة المدن ، مزودة بموازين سهلة الاستعمال .

* ضرورة مراقبة تنفيذ قانون المرور ، وعدم السماح بزيادة حمولات السيارات عن الحمولات المقررة ، وكذلك عدم السماح بزيادة عروضات الاحمال وارتفاعها عن المسموح به طبقا لقانون المرور .

* ضرورة تنفيذ احكام قانون الطرق العامة رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ ، على جميع اجزاء الطرق ، سواء داخل المدن أو خارجها ، والتوصية لدى الجهات الادارية للتشديد في مراقبة تنفيذ هذا القانون للمحافظة على سلامة الطرق ومنع الحوادث .

* لتأمين سلامة المرور على شبكة الطرق البعيدة عن العمران ، يلزم انشاء تليفونات إغاثة تكون على ابعاد ٥ كم ، وكذلك انشاء مراكز اسعاف وورشة صغيرة مجهزة بالالات والمعدات اللازمة لاسعاف الركاب والسيارات ، وتنشأ على ابعاد ٥٠ كم .

* ان تتولى الهيئة العامة للطرق البرية والمائية ، دون غيرها ، مسئولية تخطيط الطرق الرئيسية وطرق الدرجة الاولى ، وعمل الدراسات والبحوث اللازمة لها ، وكذلك الاشراف على التنفيذ واستلام العمليات بعد انتهاء تنفيذها . كما يلزم تدعيم الهيئة بالعدد المطلوب لها من المهندسين والفنيين ، مع رفع كفاءتهم العلمية .

* عمل دراسات مكثفة على جميع مناطق المحاجر في الجمهورية

لمواد الرصف المختلفة ، سواء لإنشاء جسر الطريق أو طبقات الأساس أو الطبقات السطحية ، وتحديد مواقع هذه المحاجر على الخرائط الجغرافية ، ودراسة استعمال مواد الرصف القريبة من مواقع إنشاء الطريق ، بعد تحسين خواصها بالوسائل الفنية المناسبة .

* معاونة شركات القطاع العام ، وتمكينها من الحصول على المعدات الحديثة ، في مجال تنفيذ أعمال الطرق ، مع إلزام شركات القطاع العام والخاص باستعمال أحدث المعدات والأجهزة . وعلى أن يتم تقييم ووضع حدود معينة لشركات القطاع الخاص ، بحيث لا تسند إليها أعمال إلا في نطاق امكاناتها من المعدات الحديثة والفنيين المتخصصين في أعمال رصف الطرق .

* إنشاء مراكز لتدريب العمالة الفنية اللازمة لقيادة وتشغيل وصيانة المعدات الميكانيكية والكهربائية ، الالكترونية الحديثة في مجال إنشاء وصيانة الطرق .

* إنشاء معهد لبحوث النقل ، يختص بإعداد الدراسات طبقا لأحدث النظم ، بالنسبة للتخطيط لإنشاء الطرق واستخداماتها وصيانتها ، وتطوير استخدام مواد الرصف نوعا وكيفا ، وكذلك دراسة أحدث نظم المرور ، وعلاقة ذلك بسلامة الركاب ، وصيانة المنقولات .

* عمل قائمة بشركات الطرق التي يمكن اسناد أعمال إنشاء أو رصف إليها ، مع تحديد امكانات كل شركة بحيث لا يسند إليها من الأعمال سوى ما يدخل في قدرتها .

* انخراط نظام تدريب لطلبة البكالوريوس بكليات الهندسة في مركز تدريب الطرق .

* فصل هيئة الطرق البرية والمائية الى هيئتين متخصصتين ، لاختلاف النوعية المطلوبة في كل منهما .

* العناية بالطريق داخل المدن من ناحية جودة الانشاء والصيانة ، حيث أن سوء حالة الطرق في المدن يعتبر من العوامل المؤثرة في حركة المرور بداخلها ، وبالتالي ما يحدث بها من اختناقات .

* العناية بدراسة موضوع تلوث البيئة الناتج عن عادم السيارات ، وتلافى أسبابه ، سواء بالنسبة لنوع الوقود أو نوع الآلات ، مع بحث الوسائل الكفيلة بتجنب أضراره .

* العمل على فصل حركة النقل البطيء عن حركة النقل على الطرق ، إما بإنشاء طريق خاص للنقل البطيء أو بإنشاء طرق بديلة تخصص للنقل البطيء .

أما بالنسبة لسلامة المرور على الطرق وتحسين الخدمات عليها ، فيوصى بالآتي :

* تنفيذ الكبارى العلوية اللازمة للطرق السريعة والطرق الرئيسية ، لفصل حركة المرور عند التقاطعات مع المجرى المائية ، أو خطوط السكك الحديدية ، أو الطرق الفرعية ضامنا لانسحاب حركة المرور ، وتلافيا للحوادث التي تقع عند هذه التقاطعات . وكذلك عمل ممرات علوية أو سفلية للمشاة العابرين للطرق أمام المناطق السكنية المجاورة للطرق السريعة .

* مراعاة رصف اكتاف الطرق ، سواء بالنسبة لتلك التي ستنفذ مستقبلا ضمن الخطة ، أو الطرق القائمة حاليا ، مع اعطاء الأولوية للطرق الصحراوية ، وبحيث يكون لون رصف سطح اكتاف الطريق متميزا عن لون نهر الطريق نفسه ، وذلك للاقلال من حوادث الطرق .

x الاهتمام بدراسة حوادث المرور على الطرق ، وعمل الإحصائيات اللازمة وتحليلها ومعرفة أسبابها .

x تحديد أقصى وأقل سرعة للمرور على الطريق ، بدراسة السرعات الفعلية التي تمر بها السيارات ، مع الأخذ في الاعتبار دراسة حركة النقل البطيء والتي تقلل من كفاءة الطريق . على أن يتم تثبيت اللافتات الدالة على هذه السرعة بالطريق للالتزام بها ، وبالتالي مراقبة سرعة السيارات بواسطة الأجهزة الحديثة .

* وضع علامات الإرشاد ، والتحذير ، وتنظيم المرور المناسبة والكافية بطول الطريق ، مع إزالة جميع العلامات التجارية من داخل قطاع الطريق لاعطاء الجدية الكاملة لاحترام علامات المرور .

* إضاءة تقاطعات الطرق الهامة ليلا ، للاقلال من حوادث المرور عند هذه التقاطعات ، مع العناية بتمهيد جوانب الطريق وإزالة الحفر والتشوهات ، والعمل على زراعة ميلول الطريق الترابية .

* تطوير وسائل الخدمات على الطريق ، وذلك بإنشاء الاستراحات والمواقف النموذجية .

الاستراتيجية العامة

للاتصالات السلكية

واللاسلكية في مصر حتى

عام ٢٠٠٠

الاتصالات السلكية واللاسلكية - من تليفونات وتلفونات وتلكس ونقل معلومات - هي الجهاز العصبى لمختلف الأنشطة : صناعية وتجارية وسياحية واقتصادية وزراعية وغيرها .
ومن هنا تأتي أهمية دراسة الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية في مصر حتى عام ٢٠٠٠ .

وفيما يلي الخطوط العامة لهذه الاستراتيجية :

× توفير الخدمة التليفونية والتلفرافية والتلكس ونقل المعلومات كما وكيفا باستخدام أحدث التكنولوجيات الحالية والمستقبلية ، بالقدر الذى تسمح به الاستثمارات والقدرة الفنية المتاحة ، والمعدلات المعقولة فى التوسعات المختلفة ، بحيث لا تقل الكثافة التليفونية - والتي هى نسبة عدد التليفونات - الى عدد السكان فى عام ٢٠٠٠ ، والمقدر بحوالى ٦٠ مليون نسمة ، عن ٧ ٪ ، وهى نسبة متواضعة اذا ما قورنت بالدول المتقدمة . ومعنى ذلك أن عدد التليفونات فى الجمهورية يجب أن يصبح ٤.٥ مليون تليفون حتى عام ٢٠٠٠ ، فى حين يقل حاليا عن أربع مائة ألف تليفون ، وأن الكثافة التليفونية حاليا أقل من ١ ٪ .

* رفع درجة كفاءة الاتصال التليفونى بالنسبة للمشارك ، عن طريق

ما يأتى :

- استخدام السنترالات الالكترونية بدلا من جميع السنترالات طراز

« روتارى » ، وبالنسبة للقاهرة يستبدل طراز « كروسبار » عند ٥٠ ٪ من العمر الافتراضى ، بسنترالات الكترونية ذات البرامج المخزونة لمزاياها المتعددة .

- ابدال نظم التراسل الرقمى والتي عم انتشارها عالميا ، وتميز بخلوها نسبيا من التداخل والشوشرة والتشويه .

- التخلص من مشاكل شبكة التوزيع وتركيبات عدد المشتركين ، وذلك بالصيانة الجيدة لشبكة كوابل ربط السنترالات ، واستبدال التالف منها ، وما لا يرجى اصلاحه .

- توافق معدات واجهزة التوسعات والانشاءات الجديدة مع المستخدم حاليا ، ولهذا يجب انجاز خطة سريعة قصيرة الأمد ، لتحسين خدمة الاتصالات ، وخاصة فى القاهرة الكبرى ، قبل البدء فى الإعداد للخطة الرئيسية طويلة الأمد حتى عام ٢٠٠٠ .

وسيحقق ذلك ما يأتى :

- انشاء سجلات محققة ودقيقة للشبكة الحالية ، مما يسهل التخطيط للمستقبل وتنفيذ مشروعات الخطة الرئيسية .

- تحسين استخدام الامكانيات المتوفرة من سنترالات ومسارات الربط بينها وغير ذلك .

- جعل بيانات الحركة أكثر انطباقا للواقع .

- التشخيص الدقيق لطبيعة المشاكل ، وامكان تجنب حدوثها .

- جعل القطاعات المستفيدة حاليا بالاتصالات أكثر قبولا لخدمات وتسهيلات هيئة المواصلات ، وترغيب قطاعات أخرى .

- يجب وضع الخطة الرئيسية لشبكة الجمهورية على أساس أنها نظام واحد ، بدلا من تقسيمها الى : سنترالات وتراسل وشبكة وعدد مشتركين .. الخ ، وذلك لامكان مراقبة وملاحظة ومتابعة أداء الشبكة فى جميع مستوياتها ، والكشف عن مناطق قصور الاداء ، وتحديد اسبابه ، وكذلك التنسيق بين أقسام التشغيل والصيانة والهندسة ، للحصول على أفضل أداء للشبكة . ويمكن تحقيق ذلك بإنشاء مراكز فرعية لأداء الشبكة عند مواقع استراتيجية منها ، وتخصيص مركز رئيسى للتنسيق بينها ، وهذا هو المتبع عالميا .

- ابدال أحدث التكنولوجيات الحالية والمستقبلية ، وذلك باستخدام

السنترالات الالكترونية ، ذات نظم البرامج المخزونة ، والنظم التليفونية الرقمية ، ونظم نقل المعلومات . مع استخدام تكنولوجيات الدوائر المتدمجة الكبيرة والميكروبروسيسور (كلما امكن ذلك) .

- التصنيع المحلى ، بما فى ذلك تصنيع قطع الغيار وجميع مستلزمات الصيانة . ويوجد حاليا بالجمهورية شركات لتصنيع ونتاج سنترالات كروسبار ، وكوابل وعدد تليفونية يمكن تطويرها وتوسيعها ، وانشاء غيرها لانتاج السنترالات الالكترونية ذات البرنامج المخزون ، مع البدء بنظام السنترالات النصف الالكترونية (أى ذات التقسيم المكانى) لفترة خمس سنوات ، ثم البدء فى تصنيع السنترالات الرقمية الالكترونية الكاملة ذات التقسيم الزمنى .

والجدير بالذكر أن حجم المعدات المطلوبة حتى عام ٢٠٠٠ ورؤوس الأموال المطلوبة لها ، يكفى لقيام صناعة ناجحة تعتمد على التسويق المحلى أساسا ، كما هو موضح بالجدول الواردة فى الصفحة التالية وما بعدها .

- العناية بالتدريب على التكنولوجيا الحديثة فى مجال الاتصالات ، واعداد الكوادر اللازمة من المتخصصين فى جميع المستويات ، والمحافظة على استمرار هذه الكوادر وعدم تسربها ، وبذلك يمكن القيام بالتشغيل والصيانة والرقابة والتخزين بأعلى كفاءة ممكنة فى التوسعات والمنشآت الجديدة .

- أن تهدف الاستراتيجية الى وجوب تخطيط طويل الأمد ، يؤدى الى توفير عائد كاف لتغطية النفقات ومتطلبات التنمية ، حتى يمكن الوصول الى اكتفاء ذاتى ، دون الحاجة الى مصادر تمويل خارجية . ويأتى ذلك عن طريق التوافق بين التعريفه والانفاق ، مع قدرة المشتركين على الدفع ، وهذا يتطلب إعادة النظر فى التعريفه الحالية .

ويشير التنبؤ بحجم شبكة الاتصال التليفونى عام ٢٠٠٠ ، الى أن عدد الخطوط التليفونية سوف يصل الى حوالى ٤.٥ مليون خط ، وذلك لتحقيق الكثافة التليفونية المطلوبة وهى ٧ ٪ .

وبالنسبة للتلكس : سيكون التزايد المتوقع مقاربا للزيادة التليفونية . وستزاد أجهزة التلكس بنفس معدل الزيادة فى المعدات التليفونية وتصل فى عام ٢٠٠٠ الى حوالى مائتى الف جهاز تلكس .

وبالنسبة لشبكات نقل المعطيات ، فمن المتوقع أن يرتفع الطلب عليها بمعدل أعلى وأسرع من الطلب على التليفونات ، ذلك لأن أنظمة نقل المعطيات (البيانات بأنواعها المختلفة والتعليمات والأوامر والقرارات والاذار عند الخطر والتحكم ونقل القياسات من بعد وغير ذلك) تعتبر الجهاز العصبى لمختلف الأنشطة بالدولة ، من صناعية وتجارية ونتاجية واقتصادية وسياحية .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم وما دار فى المجلس من مناقشات ، يوصى بالآتى :

* توفير الخدمة التليفونية والتلغرافية والتلكس ونقل المعطيات كما وكيفا لكل من يرغب من المواطنين ، مع استخدام أحدث التكنولوجيات الحالية والمستقبلية بالقدر الذى تسمح به الاستثمارات والامكانيات الفنية المتاحة .

* انجاز خطة سريعة قصيرة الأمد لتحسين الخدمة ، وخاصة فى القاهرة الكبرى ، قبل البدء فى الخطة الرئيسية طويلة الأمد حتى عام ٢٠٠٠ ، لأن ذلك سوف يؤدى - (بالاضافة الى تحسين الخدمة التليفونية فى الشبكة الحالية - الى التشخيص الدقيق لطبيعة المشاكل وامكان تلافى حدوثها ، وخلق سجلات دقيقة للشبكة الحالية ، وجعل بيانات الحركة أكثر مطابقة للواقع ، وكل ذلك يسهل التخطيط للمستقبل ، هذا بالاضافة الى ايجاد جو من الثقة فى تخطيط الهيئة يمكنها من الحصول على تمويل للخطة الرئيسية .

* وجوب اعتماد الهيئة فى خططها على الاسس التى وردت فى التقرير النهائى لدراسة الجدوى ، والتى قام بها خبراء متخصصون عالميون ومصريون .

* ادخال التكنولوجيات والنظم الحديثة المستقرة عالميا والمستكملة التطوير - تدريجيا - للاستفادة من مزاياها الفنية والاقتصادية . وذلك باستخدام السنترالات الالكترونية ذات البرامج المخزونة ، والنظم التليفونية الرقمية ، ونظم نقل المعطيات الحديثة . مع مراعاة الأولويات الاقتصادية عند التخطيط .

* الاهتمام بالتصنيع المحلى ، بما فى ذلك تصنيع قطع الغيار

اعداد التطبيقات المضافة كهدف (بخلاف العدد القرعية) فى الاعوام من ١٩٨٠ الى ٢٠٠٠ فى كل من القاهرة والاسكندرية ومنطقة القناة والوجه البحرى والوجه القبلى مقورة بالالف

المكان	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	من ١٩٨٥ الى ١٩٨٩	من ١٩٩٠ الى ١٩٩٤	من ١٩٩٥ الى ١٩٩٩	المجموع
القاهرة	٢١,٧٥٣	٣١,٥٢٧	٥٠,٩٣٧	٧٨,١٦٧	٩٦,٤٤٥	٥٧٨,٤٤٢	٤٦٦,١٥٤	٦٨٣,٨٣٦	١٨٠٧,٦٩١
الاسكندرية	٣,٩٤٦	٧,٨٤٨	٣١,١٣٩	٣٢,٤٧٨	٣١,٧٢٠	١٦٢,٣٢٠	١٤٨,٦٨٤	٢٠٥,٢٢٥	٦٢٣,٤٥٦
منطقة القناة	٢,٨٠٥	٤,٤٨٥	٥,٦٤٣	١٠,٩٧٦	٧٩٦,٩١	٧٨١,٦٦١	٢٢١,٤٦٠	١٤٦,٩٧٠	٤٧٤,٠١٥
الوجه البحرى	١٠,١٥٨	١٢,٩٠٠	١٦,٣٥٣	٢٢,٨٩٠	٣٦,٤٤٤	٢٥٠,٧٧٦	١٥٩,٣٨٠	٣٣٦,٩٢٠	٧٤٥,٥٣٥
الوجه القبلى	٤,٩٨٦	٥,٨٦٥	٧,٥٤٧	١١,٥٦٩	٤٦,٤٦١	٣٣,٥٣٣	٦٣,٤٨٠	١٢٠,٠٩٠	٣١٥,٠٩٤
المجموع	٤٣,٦٣٨	٦٢,٦٢٥	٩١,٦٠٩	١٨٠,٠٧٨	٣٨٢,٦٨١	١,٣٦٦,٧٥١	١,٠٩٩,٠٩٦	١,٤٨٠,٠١١	٣,٩٨١,٢١٤

هذا مع العلم بأن عدد التطبيقات المقدرة تراجمها فى نهاية عام ١٩٧٩ هو ٢٢١,٤٣٧ بالقاهرة، ٦٧,٨٠٣ بالاسكندرية

دفنس الأموال المطلوبة في الأوامر من ١٩٨٠ إلى ٢٠٠٠
مقدرة بمليين الجنيهات المصرية

المجموع	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	من ١٩٨٥ إلى ١٩٨٩	من ١٩٩٠ إلى ١٩٩٤	من ١٩٩٥ إلى ١٩٩٩	المجموع
المجموع	٢٤٣,٤٣٨	٢٤٨,٤٥٥	٤٢٠,٥٨٣	٢٩٨,٥٦٣	٣٧٦,١٠١	٢٥٠,٧١٦	٣٥٠,٣٨٣	٤٤٦,٤٦٠	١٢١٦,٠٥٠
الوجه القبلي	١١١,١١١	٨٨,٨٨٨	٤٢,١٧٠	٢٨,٨٨٨	٣١,٧١٠	٢٦٤,٠٠٥	١٧٣,٤٨١	٣٨٢,٤٨١	١,٠٤٦,٨٢٤
الوجه البحري	٢٧,٨٥٦	٤٥,٠٦٦	٧٥,١٧٥	١١٨,٨٨٨	٣٤,٢٥٤	٤٧,٣٩٨	٥٩٤,١٣٠	٧٧٦,٩٧٨	٢,١٢٤,١٧٨
منطقة القناة	١٩,١٠٦	١٤,١٦١	٤١,٢٢٣	٣١,٥٤٨	٦٣,٨١١	٣٧٧,٥٠١	٢٥٠,٨٧٧	٧٧٦,٦٧٣	١,٢٣٣,١٥٢
الاسكندرية	٦,٣٧٠	٥٢,٤٦٥	٧٤,٤٠٨	١٨٨,٨٨٨	٧٨,٥٧٦	٢٥٦,٣٣٣	٥٩٧,٢٢٢	٦٦٧,٢٨٠	١,٩٥٠,٨٢٣
القاهرة	١١,٥١١	١٢٠,٤٢٠	٧٠,٦٧٩	٤١,٧٨١	٢٠,٢٨١	١٠,٣٨٢	١٧٠,٧٤٣	٢٦٦,٨١١	٥٧٠,٥٠٢

بيان الاستثمارات المطلوبة (سواء بإنشاء الجديد أو بالتوسع مبنيا مسعتها بعدد
الخطوط) بالآلاف (وذلك من عام ١٩٨٠ الى عام ١٩٩٩

الجموع	من ١٩٩٥ الى ١٩٩٩	من ١٩٩٠ الى ١٩٩٤	من ١٩٨٥ الى ١٩٨٩	١٩٨٤	١٩٨٣	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	الكان
٢١٤٢,٤٠٠	٣٨١,٠٠٠	٦٤٧,٢٠٠	٥٤٩,٥٠٠	٩٥,٠٠٠	١١٦,٢٠٠	١٥٠,٠٠٠	١٣٦,٠٠٠	٦٧,٤٠٠	القاهرة
٧٨١,٣٥٠	١٨١,٧٥٠	١٩٨,٩٠٠	١٨٠,٨٠٠	٢٩,١٠٠	٥٢,١٥٠	٦١,٢٠٠	٦٥,٥٠٠	١١,٩٥٠	الاسكندرية
٣٥٦,١٠٠	٨٢,١٠٠	٠٩٨,٩٠٠	١٣,١٠٠	٢٠,٦٠٠	٢٨,٧٠٠	٧,١٠٠	٥,٠٠٠	١٨,٨٠٠	الوجه البحري
٨٠٦,٢٠٠	٢٠٨,٦٠٠	١٨٧,٣٠٠	٢٤١,٨٠٠	٤٩,٠٠٠	٤٦,٢٠٠	٢٤,٥٠٠	١٠,٠٠٠	٣٨,٧٠٠	الوجه القبلي
٥١١,١٠٠	١٢٤,٥٠٠	١٣٥,٦٠٠	١٩٦,٢٠٠	٢٠,٨٠٠	٣٣,٠٠٠	١٠,٠٠٠	—	٢١,٠٠٠	منطقة القناة
٤٥٩٧,١٥٠	٩٧٧,٩٥٠	١٢٤٨,٩٠٠	١٢٥٢,٢٠٠	٢١٤,٥٠٠	٢٧٦,٤٥٠	٢٥٢,٨٠٠	٢١٦,٥٠٠	١٥٧,٨٥٠	الجموع

يوجد بالقاهرة حاليا استثمارات محلية سعة ٢١٩,٤ ألف خط فقط

الطلبات المحلية والبرقية المقدرة حتى عام ٢٠٠٠ التقيرافية
والتكس وكثافة عدد التطوير التقيرافية

البيــــــــــــــــان	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٩٤	١٩٩٩
الطلبات المحلية :								
خطوط تقيرافية بالليون	١,٠٨٠	١,١٦٨	١,٣٨١	١,٤٠٠	١,٥٤٩	١,٤١٤	٣,٠٩٩	٤,٤٨٣
مجموع عدد الكلمات التقيرافية الصادرة (بالليون)	١٧٤,٧٦٠	١٨٣,٧٠٢	١٩٢,٥٠٨	٢٠١,٣٤٨	٢١٢,٥٥١	٢٢٢,٣٣٨	٢٥٠,٤٩٥	٢٧٠,٣٨٥
مجموع برقيات التكس (مقدرة بملليون الدقائق)	٦,٤٩٧	٧,٢٢٠	٧,٩٦٥	٨,٨٨٧	٩,٦١٩	١٣,٦٦٢	٢٠,٤٢١	٢١,٠١٣
الطلبات الدولية :								
مجموع الحادقات التقيرافية (مقدرة بملليون الدقائق)	٢٧,٣٢٧	٢٩,٣٧٢	٣١,٥٦٩	٣١,٤٣٢	٣٧,٣٥١	٥٣,٥٧٥	١٧٨,٢٨٨	١٨٥,٦١١
مجموع عدد الكلمات التقيرافية (مقدرة بالليون)	٣٦٤,٧٣٦	٣٧٥,٦١٦	٣٨٣,٦٣٥	٤١٨,٧٩٦	٣١٥,١٥١	٣٨٥,٤٤٠	٤٧٧,١٨٣	٥٩٢,٠٨٥
مجموع برقيات التكس (مقدرة بملليون الدقائق)	١٢١,١٥٢	١٢٩,٧١٣	١٣٨,٧٨١	١٤٨,٦٩١	١٦٢,٨٧٨	٢٢٩,١٧٣	٣٣٠,٧٣١	٤٧٤,٨٥٧

والانارة وغيرها ، والعمل على عدم تداخلها ، حتى لا تؤدي الى حدوث أعطال وسوء خدمة ، قد تصل الى استحالة الاصلاح الفوري .

* تحرير قطاع الاتصالات اداريا وماليا ، حتى يمكن ان يدار بأسلوب يتلاءم مع طبيعة اعماله ، ويستقل باصدار اللوائح التي تحكم وتنظم تلك الاعمال في اطار السياسة العامة للدولة ، فيتمكن من تنفيذ مشروعاته وتشجيع العمالة الفنية المتخصصة والاحتفاظ بها .

مستقبل النقل في سيناء

يرتبط تعمير سيناء ارتباطا وثيقا بتوفير وسائل النقل اللازمة والمناسبة للخدمات المطلوبة ، سواء للتعددين أو الزراعة أو السياحة أو الصناعة ، أو أى نشاطات أخرى ، ومن هنا تظهر أهمية النقل والمواصلات .

مراحل دراسة وسائل النقل بسيناء

المرحلة الأولى :

ويتم خلالها اصلاح المرافق التي كانت موجودة فعلا قبل عام ١٩٦٧ واعادتها للاستعمال بحالة جيدة .

المرحلة الثانية :

وتشمل دراسة مشروعات النقل المطلوبة ، على اساس دراسات التعمير المختلفة ، واحتياجاته الجديدة من وسائل النقل .

المرحلة الثالثة :

تطوير الوسائل الحالية والمطلوبة للمشروعات الجديدة ، بحيث تصل

وجميع مستلزمات الصيانة . كما يجب تطوير الشركات المحلية الصانعة لمنتجات الاتصالات ، مع اعداد المتخصصين من الباحثين القادرين على هذا التطوير ، ويتطلب ذلك تدعيم مركز بحوث المواصلات حتى يتمكن من القيام بهذا الاعداد .

* العناية بالتدريب ، وخاصة التدريب على التكنولوجيا والنظم الحديثة في مجال الاتصالات ، واعداد الكوادر اللازمة من المتخصصين في جميع المستويات ، والمحافظة على استمرارها وعدم تسربها ، حتى يمكن القيام بالتشغيل والصيانة والرقابة وتخزين قطع الغيار بأعلى كفاءة ممكنة .

* وجوب انشاء مراكز فرعية لادارة الشبكة في مواقع استراتيجية منها ، وتخصيص مركز رئيسي للتنسيق بينها ، حتى يمكن التحكم في الشبكة ومراقبتها وملاحظتها في جميع مستوياتها ، للكشف عن مناطق قصور الاداء وتحديد اسبابه والعمل على تجنبه ، وحتى يمكن التنسيق بين أقسام التشغيل وأقسام الصيانة والهندسة . وكذلك يمكن تنسيق خطط الطوارئ عند تعطيل سنترال كبير مثلا .

* تزويد أجهزة السنترالات بوسائل تحكم اتوماتيكية ، يتم تشغيلها عن طريق أجهزة قياس الحركة ، مستخدمين في ذلك الحاسبات الالكترونية ، حتى يمكن تجميع وتحليل بيانات دقيقة عن الحركة وعن التنبؤات لها ، وخاصة في الايام غير العادية ، مثل الاجازات والأحداث ذات الأهمية القومية .

* استبدال سنترالات طراز الروتاري - والتي تسبب سوء الخدمة نظرا لانتهاء عمر معظمها وبطء عملها وعدم إمكان قيامها بالاتصال الاتوماتيكي (في اتصالات الترنك) وارتفاع تكلفة صيانتها - بسنترالات الكترونية ، ويفضل أن يتم ذلك قبل نهاية عام ١٩٨٢ .

* وضع تخطيط طويل الأمد يؤدي الى توفير عائد كاف لتغطية النفقات ومتطلبات التنمية ، حتى يمكن الوصول الى اكتفاء ذاتي دون الحاجة الى مصادر تمويل خارجية ، ويتأتى ذلك عن طريق توافق بين التعريف والانفاق مع قدرة المشتركين على الدفع ، وهذا يتطلب إعادة النظر في التعريف الحالية .

* ضرورة التنسيق الدقيق بين المرافق مثل : المباني والمجاري

الى الكفاءة التي تسمح باستيعاب تطور النقل للسنوات المقبلة .

وسائل النقل قبل عام ١٩٦٧ :

السكك الحديدية :

كان في سيناء خطان :

أ - خط القنطرة - العريش - رفح - غزة : ويبلغ طوله ٢٢٠ كم ،
ويسير موازيا للساحل الشمالى .

ب - خط القنطرة - الشط : ويبلغ طوله ٩١ كم ، ويسير موازيا
لقناة السويس على الجانب الشرقى .

وقد انشئ الخط الأول خلال الحرب العالمية الأولى ، فى القطاع
الشمالى ، ليربط بين القنطرة والعريش ، رفح ، غزة . واستمر ملكا
لإنجلترا حتى عام ١٩٤٧ ، حيث اشترته الحكومة المصرية . ويبدأ الخط
إصلا من الفردان غرب قناة السويس ، ثم يعبر القناة على الكوبرى
الحديدى المتحرك ، ويسير بعدها على خط القنطرة - الشط حتى محطة
القنطرة شرق ، وهى المحطة الرئيسية للركاب والبضائع ، وتضم الادارة
الجمركية لمنطقة سيناء وغزة . وبعد القنطرة يسير الخط فى المنطقة
الشمالية موازيا للساحل الشمالى ، مارا بمنطقة البردويل . وكان هذا
الخط عرضة فى كثير من مواقعه لسفى الرمال ، مما كان يعرض
الحركة عليه لكثير من المعوقات . وقد بذلت جهود وتجارب كثيرة لمكافحة
هذه الرمال ، ولكنها لم تأت بنتيجة الا مداومة رفع الرمال التى تتراكم
على الخط بصفة مستمرة .

أما الخط الثانى ، فقد كان موازيا للجانب الشرقى من قناة
السويس ، ويربط ما بين القنطرة شرق والشط فى الجهة المقابلة
للسويس . وقد تم انشاؤه خلال الحرب العالمية الثانية بمعرفة سكك
حديد مصر ، لحساب القوات البريطانية . ولم يكن على هذا الخط
محطات هامة ، غير محطة الشط نفسها ، والتى كانت تستغلها الجيوش
البريطانية فى تشوين المعدات والآلات الحربية اثناء الحرب ، واصبحت
بعدها عديمة الفائدة . وقد قامت القوات الاسرائيلية برفع هذا الخط
واستخدام قضبانه كتسليح لخط بارليف .

ولم تكن على خط القنطرة - العريش - رفح - غزة ، حركة تذكر منذ
آلت ملكيته لسكك حديد مصر وحتى عام ١٩٦٧ ، الا بالنسبة للنقلات

الحربية والعسكرية نظرا لطبيعة مساره خلال منطقة صحراوية ،
بالاضافة الى أن وجود اسرائيل منع استمرار الخط حتى سوريا
ولبنان .

مشروعات الخطوط الحديدية

عندما تم اكتشاف الفحم فى منطقة المغارة بوسط سيناء ، قامت
السكك الحديدية بدراسة اختيار مسار خط يربط بين المغارة وخط -
الشط ، عند المحطة المقابلة لمحطة الاسماعيلية ، ويسير فى الاتجاه
الشرقى حتى منطقة المناجم بالمغارة ، ثم رضى امتداده حتى الحدود
الشرقية . وما زال هذا المشروع فى دور التخطيط .

شبكات الطرق :

كان فى منطقة سيناء طرق يبلغ طولها ١٥٨٥ كيلو متر مرصوفة ،
و ١١١ كيلو متر طرق ترابية . ومن أهم هذه الطرق :

- طريق الفردان - القنطرة شرق - العريش - رفح : ويبلغ طوله
٢٣٢ كم ، وكله مرصوف بعرض ٦ أمتار ، وكان يطلق عليه الطريق
الشمالى .

- طريق الاسماعيلية - أبو عجيلة : ويبلغ طوله ٢٠٠ كم ، مرصوف
بعرض ٦ أمتار ، ويسمى الطريق الأوسط .

- طريق القنطرة شرق - الشط - أبو زنيمة - الطور - رأس
نصرانى : ويبلغ طوله ٥٤١ كم ، منها ٤٣٠ كم مرصوفة ، و ١١١ كم
ترابى .

هذا ، وقد تبين من بعض الخرائط المصورة عن طريق القمر
الصناعى ، أن قوات الاحتلال الاسرائيلى انشأت طريقا مرصوفا فى
المنطقة ما بين رأس محمد وطابا . ومع أنه لا توجد بيانات كافية عنه ،
الا أن بعض الخرائط أوضحت على اساس أنه طريق دولى .

الموانى :

لم يكن لسيناء « موانى » تذكر ، وانما كانت توجد بعض الاسكلة
التي تستخدم للأغراض الحربية ، فيما عدا الطور ، فقد كان بها
رصيف لرسو بواخر الحجاج .

المطارات :

كانت جميع المطارات فى سيناء للأغراض العسكرية ، وان كان

مطار العريش يستخدم للأغراض المدنية ، الى جانب بعض المطارات الصغيرة بمناطق انتاج البترول على الخليج وفي منطقة دير سانت كاترين .

مواجهة احتياجات المستقبل للنقل :

يحتاج وضع خطة نقل مستقبلية لسيناء إلى إتمام الإجراءات الآتية :

- دراسة خطط التعمير لتحديد أوجه استخدام الأراضي وتخصيصها : مناطق زراعية ، أو صناعية ، أو تعدينية ، أو سياحية وترفيهية .

- وضع تصور لحجم السكان واهتماماتهم ، عن طريق دراسة بيولوجية للمنطقة .

- تحديد نوعيات المشروعات التي تحتاج لحركة نقل كبيرة ، وتحديد مراكزها الانتاجية قبل مشروعات التوسع الزراعي ومشروعات السياحة وذلك للتعرف على حجم الانتاج وتدابير وسائل النقل اللازمة .

- تحديد التخطيط التجاري ، لماكن تحديد المسارات المطلوبة ، سواء للربط بداخل البلاد أو لأغراض التصدير .

على أنه يمكن النظر في التخطيط والاعداد لتنفيذ مشروعات النقل الآتية في المراحل القادمة :

السكك الحديدية :

- انشاء الخطوط الحديدية الآتية :

* خط القطاع الشمالي بطول	٢٠٠ كم
* خط القطاع الأوسط بطول	٢٠٠ كم
* خط القطاع الجنوبي بطول	٢٠٠ كم
* خط شرق القناة ويمتد من الشمال الى	
الجنوب ويربط الخطوط الثلاثة	١٠٠ كم

وتقدر التكاليف الاجمالية لانشاء هذه الخطوط الاربعة بمبلغ ١٦٠ مليون جنيه ، منها ٥٠ مليون جنيه بالنقد الأجنبي .

ويتم تحديد مسارات هذه الخطوط في ضوء الاحتياجات الفعلية بعد التعرف على جميع مشروعات التنمية لسيناء . أما الأمر العاجل الذي يمكن اتخاذه بعد العودة لسيناء ، فهو رفع الرمال التي تغطي الخط

١٠٨

الحالي وصيانته ، وإعادة تشغيله بصفة مؤقتة لحين الاستقرار على مسار محدد للخطوط الحديدية المطلوبة مستقبلا .

وبالنسبة للطرق فإنه يلزم ترميم وإعادة رصف الطرق التي كانت مرصوفة قبل عام ١٩٦٧ على النحو التالي :

- ترميم وإعادة رصف ١٥٨٥ كيلومتر .

- رصف الاجزاء الترابية بمسافة ١١١ كيلومتر .

هذا بالإضافة الى ترميم وإعادة رصف الطريق الواقع غربى خليج العقبة ، بطول حوالى ٢٩٠ كيلو ، وقد انشئ بعد عام ١٩٦٧ .

ويقدر اجمالى التكاليف لمشروعات النقل على الطرق بمبلغ ٤٣ مليون جنيه ، منها ٥٠ مليون نقد أجنبى .

وسوف تخدم هذه الشبكة أغراض مناطق التعمير لحين التعرف على احتياجات المنطقة حسب مشروعات التعمير.

النقل البحرى :

يتعين دراسة ما يلى :

- انشاء ميناء العريش على الساحل الشمالى ، ويحتاج ذلك الى دراسة جندى عن مدى ما يحققه هذا المشروع من عائد اقتصادى .

- توسيع وتطوير ميناء الطور على مدخل خليج السويس ، مع ايجاد خطوط عبارات فيما بين السويس والطور ، لخدمة المناطق السياحية بجنوب سيناء ، وخدمة ما قد يوجد من مشروعات تعمير بهذه المنطقة مستقبلا .

المطارات :

تتخصر المعلومات الخاصة بالمطارات الحالية بسيناء فيما جاء باتفاقية السلام ، عن وجود مطارين عسكريين يتم تحويلهما الى مطارين مدنيين لخدمة حركة التجارة . ويتطلب تحويل المطار الحربى الى مطار مدنى بعض التعديلات فى الخدمات .

كذلك فإن المطارات الحربية الرئيسية الموجودة بسيناء ، يمكن تطويرها بحيث تخدم الأغراض المدنية . وذلك بالإضافة الى إعادة استخدام المطارات الصغيرة المنتشرة فى سيناء عند مناطق انتاج البترول ، وعند دير سانت كاترين .

بيان اطوال الطرق فى سيناء

خط سير الطريق	مرصوف	ترايبى	جملة
١- طريق الاسماعيلية / ابو عجيلة (طريق الوسط)	٢٠٠	٢٠٠	
٢- طريق ابو عجيلة / مفارق القسيمة	١٠	١٠	
٣- طريق مفارق القسيمة / القسيمة	٢٩	٢٩	
٤- طريق الفردان / القنطرة شرق	٢٦	٢٦	
٥- طريق القنطرة شرق / العريش (الطريق الشمالى)	١٥٠	١٥٠	
٦- طريق ميدان بئر الحمة	٢٢	٢٢	
٧- طريق العريش / رفح	٥٠	٥٠	
٨- ابو عجيلة / العريش	٥٠	٥٠	
٩- طريق من بئر لحفن / الى الحسنه	٧٠	٧٠	
١٠- طريق من القنطرة شرق	١٧٥	١٧٥	
١١ - طريق الشط / ممر متلا	٣٦	٣٦	
١٢ - طريق من رأس نصرانى الى شرم الشيخ	٢٥	٢٥	
١٣- طريق شرم الشيخ / الطور	٩٩	٩٩	
١٤- طريق الطور / وادى فيران	٧٠	٧٠	
١٥ طريق ابو زنيمة / عسل	٦٧	٦٧	
١٦- طريق الحسنه / القسيمة بما فيها وصلة طلعة البدن	٧٥	٧٥	
١٧- طريق سدر الحيطان / نخل	٦٠	٦٠	
١٨- طريق وصلة رفح الماسورة الى رفح البلد	٥	٥	
١٩- طريق داخلية لمسكرات الجيش بالعريش	١٠	١٠	
٢٠- وصلات بطريق العريش / الطيرة الى مخازن الجيش	٧	٧	
٢١ - وصلة من ناحية شرم الشيخ للجيش	١	١	
٢٢- طريق ممر متلا - سدر الحيطان	٣٠	٣٠	

تسابع

خط سير الطريق	مرصوف	ترايبى	جملة
٢٣- طريق جنوب البحيرات المره / وادى الجدى	٧٧	٧٧	
٢٤ - طريق وادى المليز - بير تمادة	٤٤	٤٤	
٢٥- وصلة سعيير بالجفجافه	١٧	١٧	
٢٦- وصلة المساعيد	١١	١١	
٢٧- طريق وادى الحاج / رأس مسله	٩	٩	
٢٨- طريق الطيران من كيلو ٤٧ الطريق الشمالى	٣	٣	
٢٩- وصلة من كيلو ٢٢ الطريق الوسط	٦	٦	
٣٠- وصلة سدر الحيطان / الحسنه	٧٦	٧٦	
٣١ - طريق من وادى البروك	٥٠	٥٠	
٣٢ - وصلة رفح البحر	٨	٨	
٣٣ - وصلة سد الروافع	٢	٢	
٣٤ - طريق من معدية الكويرى الى الشط	١٠	١٠	
٣٥- طريق الشط / عسل ٦٠ كيلو			
- طريق ابو زنيمة / وادى فيران ٥١ كيلو	١١١	١١١	
٣٦- من كيلو ١٣٨ طريق الوسطانى الى منجم الفحم بجبل المغارة	٤٦	٤٦	
٣٧- معسكرات بير تماده	٧	٧	
٣٨- القاعدة العسكرية الميدانية بطريق الشوق	١٠	١٠	
٣٩- طريق من ك ٢٠ طريق الاسماعيلية/ القنطرة شرق الى مخزن الذخيرة	١٠	١٠	
٤٠- وصلة من طريق الشط / القنطرة عند ك ٤٧	٦	٦	
٤١- وصلة طلعة البدن	٦	٦	
٤٢ - مفارق القسيمة / العرجة	٧	٧	
٤٣ - وصلة المقضية من طريق ابو عجيلة العريش	٣	٣	
الجملة	١٥٨٥	١١١	١٦٩٦

المؤشرات العامة لسياسة السكك الحديدية حتى عام ٢٠٠٠

تعتبر سكك حديد مصر من أقدم السكك الحديدية في العالم ، وهي
أولى السكك الحديدية في أفريقيا وآسيا ، حيث بدأ إنشاء أول خط
حديدى فى عام ١٨٥٢ .

ولقد كانت السكك الحديدية تمثل عنصرا فعالا أساسيا فى خدمة
الاقتصاد القومى ، باعتبارها أهم وسائل النقل فى بلدنا ، سواء فى
مجال خدمة الركاب أو البضائع .

واستمر هذا الحال الى أن قلت الاستثمارات المتاحة لها اعتبارا من
عام ١٩٦٢ ، فأخذت تعاني من التخلف فى مجالات الصيانة والتجديد
والاحلال .

ويختلف مرفق السكك الحديدية عن باقى مرافق النقل البرية
والبحرية والجوية ، فى كونه يحمل على عاتقه مسئوليات وأعباء متعددة ،
فهو مسئول عما يلى :

- الطريق للقطارات (الخطوط الحديدية والكبارى وغيرها) .
- الوحدات المتحركة من قاطرات وعربات .
- أجهزة الصيانة للخطوط الحديدية والوحدات المتحركة من ودرش
وقطع غيار .

- نظم الاشارات التى تحكم مسير القطارات .

- نظم سلامة وأمن مسير القطارات .

- نظم الاشراف المركزى على حركة مسير القطارات .

ونظرا لان هذه النواحي المختلفة تكون فى مجموعها البنيان
الاساسى لمرفق السكك الحديدية كوحدة متكاملة ، لذلك كان من الضرورى
ان تعامل جميعها على قدم المساواة من حيث الاهتمام ، فحجب الاهتمام
عن أى من هذه النواحي فى أى وقت ، يؤثر تأثيرا مباشرا وعاجلا على
كفاءة المرفق .

ويحتاج مرفق السكك الحديدية الى الاستمرار فى توفير الامكانيات
المالية لتنفيذ كافة المشروعات فى مختلف مكوناته ، حيث أن أى تخلف
فيها يؤدى الى تراكم ومضاعفة التخلف ، بحيث تصبح القدرة على
العودة الى الوضع الصحيح أمرا بالغ الصعوبة وبماهظ التكاليف .

حالة المرفق وخطة الانقاذ ٧٦ / ١٩٨٠

فى مطلع الخطة الخمسية (٧٦ - ١٩٨٠) كان الموقف بالنسبة
لمختلف المكونات الرئيسية لمرفق السكك الحديدية وما آل اليه الحال على
النحو التالى :

x الخطوط الحديدية (السكة) : يبلغ اجمالى اطوال الخطوط
الطوالى التى تسير عليها قطارات الهيئة حوالى ٥٠٠٠ كم ، منها حوالى
٢٠٠٠ كم انتهى عمرها المقرر ، واصبح هذا الجزء متخلفا عن الجديد
أى بنسبة ٤٠ ٪ منها ، علما بأن أقصى امكانيات الهيئة للتجديد سنويا
هى ٢٠٠ كم ، حيث ان عملية التجديد تحكمها الفترات التى تسمح بها
حركة القطارات على الخطوط .

x الكبارى : اصبح الكثير من الكبارى - ومنها الرئيسية على النيل
والملاحية على الرياحات والمجارى المائية الأخرى - فى حاجة ماسة الى
التجديد العاجل .

x عربات الركاب : ظل عدد العربات المملوكة للهيئة ثابتا بدون زيادة
على مدى ١٥ عاما . وكانت الهيئة تنقل حوالى ١٠٠ مليون راكب ، ثم
ارتفع العدد الى ٣٠٠ مليون راكب . فضلا عن أن عددا كبيرا من هذه

العربات تجاوز عمره ٢٠ عاما ، وبعضها تجاوز الخمسين عاما .
فمثلا اسطول الدرجة الثالثة كان عدده ٦٢٤ عربة فى عام ١٩٧٥ مقابل ٦٦٦ عام ١٩٦٠ ، ومن هذا العدد ٢٨١ عربة تجاوز عمرها العشرين عاما فى الوقت الحاضر ، أى بنسبة ٦١٪ - مما أدى الى الزحام الخانق بالقطارات ، فضلا عما اصابها من تلف جسيم بسبب هذا الزحام .

× القاطرات : أما بالنسبة لقوة الجر ، وهى عصب السكة الحديد ، فإن الصورة خطيرة للغاية ، إذ أنه خلال العامين القادمين حتى عام ١٩٨٢ ، فإن عدد الجرارات التى ينتهى عمرها المقرر ٢١٨ من اسطول الجر ، وقدره ٢٨٤ جرارا ، أى بنسبة حوالى ٨٣٪ .

× الصيانة (للخطوط الحديدية والوحدات المتحركة) : بالنسبة لصيانة الخطوط الحديدية ، فإن حالة السكة ليست على المستوى المطلوب ، ويرجع ذلك الى أن الهيئة ما زالت تعتمد الى حد كبير على النظام اليدوى ، فى الوقت الذى أصبح تدبير العمالة المدربة لهذا النوع من العمل امرا غير ميسور ، حتى وصل العجز فى هذه العمالة الى حوالى ٣٠٪ والى ٦٠٪ بالنسبة لمهندسى السكة .

وبالنسبة لصيانة الوحدات المتحركة ، فإن الهيئة لم تتمكن من تطوير ورشها والتى يرجع تاريخ بعضها الى ١٠٠ عام ، واصبحت عاجزة تماما عن مواجهة الصيانة على الوجه المطلوب .

× قطع الغيار : أما بالنسبة لقطع الغيار ، وفى الوقت الذى وصلت فيه حالة الوحدات المتحركة إلى هذا الحد من حيث العمر ، مما يتطلب بالضرورة توفير قطع الغيار اللازمة لهذا الاسطول المتهاك المحمل باعباء فوق طاقته ، الا أن كل ما أمكن للهيئة الحصول عليه من قطع الغيار لم يتجاوز ٣٠٪ من الاحتياجات الاساسية الضرورية ، وذلك على مدى السنوات الخمس من عام ٧٠ حتى عام ١٩٧٥ .

× نظم الاشارات :بقى نظام الاشارات على ما هو عليه منذ انشاء السكة الحديدية ، وهو النظام الميكانيكى الذى يعتمد على الجهود العضلى لعامل البلوك ، لجذب الملاينات وردها فى كشك البلوك

لتشغيل التحاويل والسيمافورات ، ويعتمد على استخدام الكيوسين لاضاءة السيمافورات ليلا . وما زال خط القاهرة / الاسكندرية - وهو الشريان الرئيسى الذى يربط العاصمتين ، والذى ينقل عليه ٥٠٪ من حجم النقل بالسكة الحديد - يعمل بهذا النظام البدائى ، فيما عدا ١٤ كم فقط بين القاهرة وقلوب ، من اجمالى طول هذا الخط وقدره ٢١٠ كم . وهذه المسافة القصيرة هى كل ما امكن للهيئة تنفيذه ، حيث تم تغيير النظام الميكانيكى للاشارات الى النظام الكهربائى الاتوماتيكي على هذا الجزء من الخط .

× نظم سلامة وأمن القطارات : لم تتمكن الهيئة من تنفيذ أى من النظم العالمية الحديثة ، التى تكفل سلامة حركة مسير القطارات ، وتحول دون الاثار الجسيمة التى قد تترتب على الخطأ البشرى ، سواء كان من عامل البلوك أو سائق القطار .

× نظام الاشراف على حركة مسير القطارات : من النظم الاساسية الواجب توفرها لدى المسؤولين عن اعمال الحركة بالسكك الحديدية فى مختلف ارجاء العالم ، ما يسمى بنظام المراقبة المركزية على حركة مسير القطارات (أو نظام الكونترول) .

ولقد كان هذا النظام موجودا بالفعل منذ الثلاثينات ، وكان يغطى الخطوط المفردة الهامة . وفى الخمسينات وضعت الهيئة مشروعا يغطى كل شبكة الخطوط الحديدية فى الهيئة ، مع التنفيذ على مراحل بدما بمنطقة القاهرة ، الا ان هذا المشروع تغير تماما . وبعد مرور ربع قرن أو يزيد تعطل ما سبق تنفيذه بالنسبة لمنطقة القاهرة ، ولم ينفذ أى جزء اخر فى المشروع . وبذلك اصبحت السكة الحديدية بدون هذا الجهاز الهام الاساسى - الذى لا يكون هناك أى سبيل للاشراف على مسير القطارات بدون .

مما تقدم يتضح مدى التدهور الخطير الذى اصاب مختلف المكونات الاساسية لهذا المرفق ، نتيجة لعدم تنفيذ برامج الاحلال والتجديد ، ويرجع سبب ذلك الى ضالة الاستثمارات التى اتاحت للهيئة منذ عام ١٩٦٠ وحتى عام ١٩٧٥ .

ولقد بدأت الاستثمارات فى تلك الفترة فى كل من عامى ٦٠ ، ١٩٦١ بمبلغ ٢٥ مليون جنيه ، ثم تناقصت الاستثمارات حتى تراوحت بين ٨ ، ٩ ، ١٠ مليون جنيه فى بعض السنين .

وقد بلغ المتوسط السنوى للاستثمارات فى تلك الفترة (١٩٦٠ / ١٩٧٥) نحو ١٥.٤ مليون جنيه ، بما يماثل ٥٩٪ مما طلبته الهيئة خلال تلك الفترة وقدره ٢٦ مليون جنيه سنويا . وبينما كانت الاسعار العالمية تتزايد عاما بعد عام ، فان الاستثمارات التى اتاحت للهيئة كانت فى تناقص مستمر .

ولقد بدأ موقف الاستثمارات المتاحة للهيئة فى التحسن ، اعتبارا من عام ١٩٧٦ .

ويبلغ المتوسط السنوى للاستثمارات خلال السنوات الخمس (٧٦ / ١٩٨٠) حوالى ٧٥ مليون جنيه بالسعر الرسمى ، وهو يبلغ ثلاثة امثال ما كان متاحا للهيئة عام ١٩٦٠ . الا أن الزيادة الكبيرة فى الاسعار خلال العشرين سنة الماضية ، لا تجعل للزيادة التى طرأت على الاستثمارات الفاعلية المرجوة .

وتعتبر الفترة الاخيرة من اخرج الفترات فى تاريخ سككنا الحديدية التى اوشكت على الدخول فى مرحلة الشلل التام اعتبارا من عام ١٩٧٦ ، نتيجة لتوقف اعمال الصيانة ومشروعات الاحلال والتجديد .

ولقد أمكن للهيئة وضع خطة لانقاذ هذا المرفق خلال الفترة مابين ١٩٨٠ / ٧٦ .

ونوضح فيما يلى ما اتخذ من اجراءات بالنسبة لمختلف مكونات هذا المرفق :

- بالنسبة للخطوط الحديدية : أمكن خلال السنوات الاربع (١٩٧٩ / ١٩٧٦) تجديد ٤٢٣ كم ، بمعدل ١٠٦ كم سنويا ، أى بنسبة ٥٠٪ من الهدف الذى كانت تسعى الهيئة لتحقيقه وهو ٢٠٠ كم فى العام .

ومن الصعوبات الاساسية التى واجهت عملية التجديد للخطوط الحديدية فى الفترة المشار اليها - بالاضافة الى عدم كفاية

الاستثمارات - عدم توفر قوة الجر التى لم تكن تسمح بتدبير الجرارات اللازمة لتشغيل قطارات المهمات من قضبان وفلنكات ومواد التزليط وغيرها لتنفيذ برنامج التجديدات ، ولقد بدأت الهيئة فى تنفيذ برنامج لتجديد اسطول الجرارات ، مما سوف يترتب عليه فى نهاية عام ١٩٨٠ الحالى تحسن الموقف تحسنا ملموسا بالنسبة لقوة الجر .

وقد شرعت الهيئة فى تجديد خط القاهرة / الاسكندرية منذ عام ١٩٧٨ ، اخذا فى الاعتبار رفع السرعة عليه الى ١٦٠ كم / الساعة بدلا من ١٢٠ كم / الساعة ، لتقطع القطارات السريعة المسافة بين القاهرة / الاسكندرية فى حوالى ساعة ونصف . وينتظر ان يتم ذلك فى نهاية عام ١٩٨٢ .

كما قامت الهيئة بالتفاوض مع شركة المانية وأخرى فرنسية ، من بين الشركات التى تعمل فى مجال صيانة وتجديد وتركيب الخطوط الحديدية لتكوين شركتين يرأس مال مشترك مع الهيئة . وتختص احدهما بالعمل بالوجه البحرى والاخرى بالوجه القبلى ، وسيكون الهدف المقرر لكل شركة تجديد ١٥٠ كم فى العام ، أى باجمالى ٣٠٠ كم سنويا . وسوف يعتمد العمل فى الشركتين المشار اليهما فى صيانة الخطوط وتجديدها وتركيبها على الطرق الميكانيكية الحديثة .

- بالنسبة للكبارى : تبدأ الهيئة خلال النصف الثانى من عام ١٩٨٠ فى وضع خطة علمية للتجديد والاحلال للكبارى القديمة ، بالاستعانة بالمكاتب الهندسية الموجودة فى مصر بالتعاون مع مهندسى الهيئة فى اعداد خطة للتنفيذ .

- بالنسبة لعربات الركاب : كانت الهيئة تمتلك ٢٦ عربة درجة أولى مكيفة منذ الستينات . وقد تم استيراد ١١٠ عربة درجة أولى وثانية مكيفة الهواء ، بخلت الخدمة خلال عام ١٩٧٧ .

وبالنسبة للعربات غير مكيفة الهواء (بالدرجتين الثانية والثالثة) ، فقد حصلت الهيئة خلال الفترة من عام ١٩٧٦ الى عام ١٩٧٩ على ٧٥٠ عربة ، منها ٤٥٠ من شركة سيماف ، و ٣٠٠ عربة مستوردة . وهناك تعاقدات جديدة لعامى ٨٠ ، ١٩٨١ تبلغ ٩٢٠ عربة ، منها ٦٨٠ مستوردة

و ٢٤٠ صنع شركة سيماف ، أى باجمالى قدره ١٦٧٠ عربى فى نهاية عام ١٩٨١ مقابل ٨٥٠ عربى كانت كل ما تملكه الهيئة حتى عام ١٩٧٥ .
- وبالنسبة لخدمة النوم بقطارات الوجه القبلى : فان الهيئة تملك منذ الستينات ٤٨ عربى نوم ، سعة العربى ٢٢ سريرا . وتسير الهيئة حاليا فى موسم الشتاء السياحى بين القاهرة والاقصر واسوان فى الاتجاه الواحد قطار ونصف (١٧ عربى) ، تسمح بنقل ٣٧٤ راكبا فى كل اتجاه يوميا .

ولواجهة التزايد فى حركة السياحة ، فقد تعاقدت الهيئة على استيراد ٦٠ عربى نوم ، ١٢ عربى نادى ، ١٢ عربى لتوليد الطاقة الكهربائية اللازمة للقطار ، وستصل هذه العربات خلال العام الحالى ١٩٨٠ . وتكفى هذه العربات لتشغيل قطارين فى كل اتجاه ، وسعة كل قطار ٢٨٨ راكب ، أى باجمالى ٥٧٦ راكبا بالقطارين .

- ولمضاعفة الخدمة على خط حلوان : فان الهيئة تنفذ مشروعا لتطوير خط حلوان ، يتكلف ١١٩ مليون جنيه ، وينفذ خلال اعوام ٧٩ / ٨٠ / ٨١ ، وذلك بهدف مواجهة الزيادة الكبيرة التى طرأت على هذا الخط الذى يضم مناطق صناعية ضخمة .

- ولمضاعفة الحركة على خط المطرية : تعاقدت الهيئة على استيراد ١٨٠ عربى ضواحي تصل خلال ١٩٨٠ . كما تنفذ الهيئة مشروع كهربة الاشارات على هذا الخط ، يتم هذا العام ايضا .

- وبالنسبة للخدمة على خط أبو قير : فقد تضاعفت الخدمة على هذا الخط منذ منتصف عام ١٩٧٧ بعد تنفيذ مشروع ازدواج الخط ، كذلك ينفذ حاليا مشروع لكهربة الاشارات على هذا الخط ليتم قبل نهاية عام ١٩٨٢ . كما تعاقدت الهيئة على استيراد ١٤٥ عربى طراز ضواحي لخدمة هذا الخط .

- أما بالنسبة لخدمة الدرجتين الأولى والثانية مكيفة الهواء على خط القاهرة / اسوان والقاهرة / الاسكندرية ، فانه بالنسبة للخط الأول كانت الخدمة المذكورة تؤدى بالقطارات المجرية التى يتسع القطار الواحد منها ل ٢٥٨ راكبا . وبورود ١١٠ عربى فى عام ١٩٧٧ أمكن

استبدال هذه الوحدات المجرية على خط الوجه القبلى بقطارات كبيرة التركيب من العربات الجديدة ، يتسع القطار الواحد لما لا يقل عن ٥٠٠ راكب أى بسعة حوالى ضعف السعة السابقة .

- وأما بالنسبة لخط القاهرة / الاسكندرية ، فان خدمة الديزل المجرية الحالية هى نفس الخدمة منذ عام ١٩٦٥ ، وتنفذ الهيئة حاليا مشروعا لاصلاح جميع الوحدات التى كانت معطلة منذ سنوات ، بحيث ينتهى اصلاح كل الوحدات المعطلة - التى كانت تمثل ٥٠٪ من عدد الوحدات - خلال العام الحالى ، مما يسمح فى موسم الصيف الحالى بازدياد الوحدات تدريجيا بضم وحدتين على بعضهما ، بحيث تصبح سعة القطار الواحد ٥١٦ مقعدا بدلا من ٢٥٨ مقعدا .

- بالنسبة للجرارات : تم فى خطة الاحلال حتى الان ما يأتى :

× توريد ١١٢ جرارا خلال اعوام ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ ضمن برنامج الاحلال .

× وفى عام ١٩٧٩ تم توريد ٢٩ جرارا لخط الواحات البحرية ، لخدمة صناعة الحديد والصلب .

وسيتم ما يأتى حتى نهاية عام ١٩٨٠ :

× توريد ٦٣ جرارا لبرنامج الاحلال . كما سيرد خلال العام نفسه ٣٢ جرارا لمضاعفة الخدمة على خط المطرية . أى انه بنهاية عام ١٩٨٠ العالى يكون قد تم احلال ١٧٥ جرارا من ال ٢١٨ جرارا بنسبة ٥٥ ٪ من البرنامج المستهدف .

- بالنسبة للوحدات المتحركة وصيانتها : قامت الهيئة باستقدام بيت الخبرة (Trens Mark) التابع لسكك حديد بريطانيا لعمل دراسة شاملة لهذا الموضوع الحيوى ، وعلى نفقة برنامج المعونة الفنية الذى تموله الحكومة البريطانية .

- بالنسبة لقطع الغيار : تمكنت الهيئة من الحصول على التمويل اللازم من القروض المتاحة من البنك الدولى وهىئة المعونة الامريكية وبنك التصدير والاستيراد الامريكى والقروض الالمانية الغربية ،

فضلا عن الحصص النقدية المتاحة في الموازنة السنوية ، وبذلك امكن حل مشكلة توفر قطع الغيار الى حد كبير حتى عام ١٩٧٨ ، الا ان الحال عاد الى التدهور بالنسبة للحصة النقدية السنوية لقطع الغيار للوحدات المتحركة اعتبارا من عام ١٩٧٩ .

- وفي مجال الاشارات : تتم في هذا المجال خطوات على طريق التطوير وهي :

× كهربية اشارات خط المطرية : ويتم هذا المشروع خلال عام ١٩٨٠ الحالي .

× كهربية الاشارات بين القاهرة / الجيزة / اوسيم : ويتم هذا المشروع خلال عام ١٩٨٠ الحالي .

× كهربية الاشارات بين قليوب / بنها : جارى العمل في المشروع ، ويستغرق تنفيذه ٣,٥ سنة ، ويتم في نهاية عام ١٩٨٢ .

× كهربية الاشارات بين بنها / الاسكندرية : جارى العمل في المشروع ، ويستغرق تنفيذه ٣,٥ سنة ، ويتم في نهاية عام ١٩٨٢ .

× كهربية الاشارات بخط أبو قير : ويتم العمل في نهاية عام ١٩٨٢ . وتقوم الهيئة حاليا باعداد الدراسات الخاصة بكهربية الاشارات بخط امبابه / ايتاي البارود ، وكذلك الدراسات الخاصة بزيادة كفاءة خط الوجه القبلي بين سوهاج والاقصر ، وكهربية الاشارات على خط الوجه القبلي بين القاهرة واسيوط ، وعلى خط بنها / الزقازيق / الاسماعيلية . وينتظر اتمام هذه الدراسات قبل نهاية العام الحالي .

- في مجال توفير عوامل الامان لمسير القطارات :

× الربط الثلاثي : أدخلت الهيئة في عام ١٩٧٦ نظام الربط الثلاثي على خط القاهرة / الاسكندرية ، ويحقق هذا النظام الربط الكامل بين حركة مسير القطارات وحركة السيمافورات وتشغيل اجهزة خلوات السكك باكشاك البلوك ، كذلك تم تنفيذ هذا النظام على خط القاهرة / اسيوط عام ١٩٧٧ . وسوف يعمم هذا النظام على باقى الخطوط المزدوجة تباعا خلال الخطة الخمسية ٨٠ / ١٩٨٤ ، نظرا لأهميته بالنسبة لتلافي آثار الخطأ البشري من جانب عامل البلوك .

× التحكم الآلى في حركة مسير القطارات : ولتلافي آثار الخطأ البشري من جانب السائق - في حالة تجاوز السرعة المقررة على أى جزء من الخط أو تجاوزه السيمافور وهو مغلق - فقد قررت الهيئة اسخال نظام التحكم الآلى في مسير القطارات مبتدئة بخط حلوان ، حيث تعاقدت على تنفيذه خلال العام الحالي .

كذلك تم التعاقد في عام ١٩٧٨ على تنفيذ هذا النظام على خط القاهرة / الاسكندرية والقاهرة / اسيوط ، ليتم تنفيذه خلال ٢٦ شهرا تنتهى في نهاية عام ١٩٨١ .

- في مجال المراقبة المركزية على حركة مسير القطارات : تعاقدت الهيئة في عام ١٩٧٩ على تنفيذ هذا المشروع بحيث يغطى جميع شبكة خطوطنا الحديدية ، ويتم تنفيذ المشروع في مدة ٢٤ شهرا وقبل نهاية عام ١٩٨١ .

ويتضمن هذا المشروع ايجاد اتصال تليفونى سلكى مباشر بين مراكز المراقبة وجميع اكشاك البلوك والمحطات الداخلة في نطاق كل مركز مراقبة . كما يتضمن هذا النظام ايضا الاتصال اللاسلكى في حالة عطل الاتصال السلكى .

وكذلك يوفر هذا النظام الاتصال اللاسلكى بين مراقبى الحركة وسائقى القطارات اثناء مسيرها .

وبتنفيذ هذا النظام ، سوف يتوفر لدى الهيئة الوسيلة الاساسية التى تكفل تحقيق الرقابة الفعالة على حركة مسير القطارات والجرارات ، كما يساعد على تنظيم الحركة في حالات الطوارئ التى يتعمل فيها الخط أو جزء منه .

حركة سفر الركاب

تضاعف عدد الركاب ثلاث مرات خلال الـ ١٥ عاما الماضية ، لم يطرأ خلالها أية زيادة محسوسة في عدد عربات الركاب . ولقد كان عدد الركاب عام ١٩٦٠ حوالى ١٠٠ مليون راكب ، ارتفع منذ عام ١٩٧٥ الى ما يزيد على ٣٠٠ مليون راكب ، حيث بلغ ٣١٥ مليون راكب عام ١٩٧٨ .

ولقد ترتب على هذه الزيادة الكبيرة فى عدد الركاب - دون أن يقابلها زيادة فى العربات - أن ازدحمت القطارات بالركاب ازدحاما شديدا كان موضوع الشكوى المستمرة من المواطنين .
ولقد امكن تدبير العربات الآتية خلال السنوات الخمس (١٩٨٠/٧٦):

- استيراد ١١٠ عربة درجة أولى وثانية مكيفة الهواء ، دخلت الخدمة عام ١٩٧٧ .

- تصنيع عدد ٥٧٠ عربة بشركة سيماف خلال السنوات الخمس المشار إليها .

- استيراد ٣٠٠ عربة درجة ثالثة ، دخلت الخدمة خلال عام ١٩٧٩ .
- التعاقد على ١٨٠ عربة أولى وثانية طراز ضواحي لخط المطرية ترد عام ١٩٨٠ .

- تجرى الهيئة حاليا اجراءات التعاقد على استيراد ٣٠٠ عربة درجة ثالثة للخدمة المحلية بالمحافظات ، ترد خلال عام ١٩٨٠ واولى عام ١٩٨١ .

- كما تجرى الهيئة حاليا اجراءات التعاقد على استيراد ٢٠٠ عربة طراز ضواحي ، وينتظر توريد هذه العربات خلال عام ١٩٨١ .

- كذلك تعاقدت الهيئة على استيراد ٦٠ عربة نوم ، و ١٢ عربة نادى ، و ١٢ عربة توليد كهرباء للقطارات خلال عام ١٩٨٠ واولى عام ١٩٨١ .

- بالنسبة لخط حلوان ، فقد تم التعاقد على استيراد ٥٢ قطار كهربائى ، وعدد عربات كل قطار ثلاث ، باجمالى ١٥٦ عربة . ويبدأ التوريد فى نهاية عام ١٩٨٠ بمعدل ٦ قطارات شهريا .

- وبالنسبة لتحسين الخدمة على خط القاهرة / الاسكندرية ، فقد تعاقدت الهيئة على استيراد قطارين سريعين ، يتسع كل قطار لحوالى ٦٠٠ راكب ليقطع المسافة بين الاسكندرية والقاهرة فى حوالى ساعة ونصف ، وينتظر توريد هذين القطارين فى اواخر عام ١٩٨٢ . وتبدأ الخدمة من اول عام ١٩٨٣ .

وبذلك يمكن القول بأن مشكلة الزحام الشديد التى عانى منها جمهور المسافرين على مدى عشرين عاما ، سوف تنتهى بنهاية عام ١٩٨١ ، سواء كان ذلك بقطارات الاكسبريس بين المحافظات ، أو بالنسبة للخدمة داخل المحافظات ، أو بخطوط الضواحي الرئيسية الأربع وهى : خطوط : حلوان والمطرية وأبو قير والقناطر الخيرية .

حركة نقل البضائع

لقد بلغ أقصى ما نقلته السكك الحديدية فى مجال نقل البضائع حوالى ١١,٥ مليون طن ، باجمالى حجم حركة قدره ٢٣٣٣ مليون طن كم وذلك فى عام ٦٩ / ١٩٧٠ . وابتداء من عام ٧١ / ١٩٧٢ اخذ حجم الحركة فى التناقص .

ويمثل التحسن الذى طرأ على حجم النقل عامى ٧٧ ، ٧٨ بالمقارنة بعام ١٩٧٦ نسبة ١٦,٨ ٪ ، ١٥,٣ ٪ على التوالى .

ويرجع سبب التدهور فى حجم الحركة فى نقل البضائع الذى استمر منذ عام ١٩٧١ وحتى عام ١٩٧٦ على مدى ٦ سنوات ، الى القصور فى قوة الجر على الوجه السابق الاشارة اليه . واستمر هذا الحال حتى عام ١٩٧٦ عندما تمكنت الهيئة خلال خطة الانقاذ (٧٦ - ١٩٨١) من الحصول على ١١٢ جرارا ضمن خطة الاحلال التى يلزم لها ٢١٨ جرارا . وبذلك امكن تحقيق أول تحسن فى حركة البضائع بالنسب المشار اليها بعالیه ابتداء من عام ١٩٧٧ .

التعريف

فى سفر الركاب :

استمرت تعريفه سفر الركاب منذ عام ١٩٥٧ دون زيادات تذكر ، إذ لم يطرأ عليها على مدى ٢٣ عاما سوى الزيادات الآتية :

x فى عام ١٩٦٧ : تقرر زيادات تتراوح بين ١٥ ، ٢٠ ، ٢٥ ٪ فى درجات السفر الثلاث على التوالى (الثالثة - الثانية - الأولى) .

x فى عام ١٩٧٩ : زيدت أجور السفر بالدرجة الأولى بنسبة ١٠ ٪ ، مع مضاعفة رسم التكييف .

ولهذا كان الفرق كبيرا بين تكاليف نقل الركاب وأجور السفر .

وبمقارنة أجور السفر الحالية بأجور عام ١٩١٨ التي كان معمولاً بها منذ ٦٢ عاماً ، يتضح مدى الفروق الضخمة بين أجور السفر عام ١٩١٨ وأجور السفر الحالية والتي تتراوح بين ٢٤ ٪ ، ٣٩ ٪ .

وبالرغم من انخفاض أجور السفر بالسكك الحديدية انخفاضاً كبيراً فإن هناك تخفيضات كبيرة لرجال القوات المسلحة والضباط الصف والجنود في الاجازات لوزارة الداخلية ولرحلات طلبة المدارس والازهر الشريف ، الى جانب تخفيضات اشتراكات الطلبة .

في نقل البضائع :

استمرت تعريفه نقل البضائع منذ عام ١٩٥٧ دون أية زيادة على الاطلاق حتى عام ١٩٧٩ ، حيث تقرر الزيادة الجديدة اعتباراً من ١٩٧٩/٧/٦ ، أي أن تعريفه نقل البضائع استمرت ثابتة دون أية زيادة على مدى ٢٢ عاماً .

التصنيع المحلي لعربات الركاب

والبضائع (شركة سيماف)

تقوم شركة سيماف بتصنيع عربات الركاب والبضائع ، وبدأ انتاجها في عام ١٩٦٩ .

وتقوم الشركة بسد حاجة الهيئة كاملة بالنسبة لعربات البضاعة . أما بالنسبة لعربات الركاب ، فإن انتاجها قاصر على تصنيع عربات الدرجتين الثالثة والثانية العادية . وقد بلغ انتاج الشركة ١٣٩ عربة خلال الاعوام الثلاثة (٧٣ - ٧٤ - ٧٥) بمعدل ٤٦ عربة سنوياً .

وفي مطلع عام ١٩٧٦ ، طلبت الهيئة من الشركة الارتفاع بالانتاج الى اقصى طاقة ممكنة وتمكنت الشركة من رفع الانتاج الى ٩٠ عربة في عام ١٩٧٦ ، ثم الى ١٢٠ عربة ابتداء من عام ١٩٧٧ .

ولقد بدأت الهيئة مع الشركة في التعاون في مجال اصلاح وعمره عربات الركاب والبضائع ، باعتبار ان الشركة هي الجهة الموردة لهذه العربات .

الموقف المالي للهيئة

كانت سكك حديد مصر من بين السكك الحديدية القلائل في العالم

التي تحقق فائضاً بين الايرادات والمصروفات ، وقد كان اقصى ما حققته من فائض ٨٨ مليون جنيه ، وذلك في عام ١٩٧١/٧٠ ، ثم بدأت الهيئة تحقق عجزاً قدره ٢٠١ مليون جنيه عام ١٩٧٥ ، زاد الى ٢٠٨ مليون جنيه عام ١٩٧٧ ، ثم ارتفع الى ٣٢٠٩ مليون جنيه في عام ١٩٧٨ .

وتمثل الزيادات في الباب الأول وحدها حوالي ٦٠ ٪ من اجمالي الزيادات في المصروفات ، وترجع الزيادة في الباب الأول الى ما يلي :

- تطبيق قوانين الاصلاح والرسوب الوظيفي .

- تقرير اعانة غلاء المعيشة .

- تقرير صرف راتب طبيعة عمل .

- تقرير بدل نقدي للعاملين بالمناطق النائية .

- زيادة حصة الهيئة في التأمين والمعاش .

أما الايرادات ، فقد زادت من ٤٩٠٤ مليون جنيه عام ١٩٧١/٧٠ الى ٥٣ مليون جنيه عام ١٩٧٧ بنسبة حوالي ٧٠٣ ٪ فقط .

ويرجع سبب ضعف زيادة الايرادات بالمقارنة بنسبة زيادة المصروفات الى العاملين الآتين :

- ثبات اجور النقل سواء للركاب أو البضائع دون أية زيادة خلال تلك الفترة .

- تدهور حالة معدات المرفق نتيجة لعدم تنفيذ برامج الاحلال والتجديد والصيانة على الوجه السابق شرحه تفصيلاً ، مما أدى الى تدهور نقلات البضائع بنسبة ٣٣٠٥ ٪ .

التدريب المهني والتنمية الادارية

وتطورها حتى سنة ٢٠٠٠

تعتبر السكك الحديدية من الصناعات ذات الطابع الخاص ، لذلك حرصت السكك الحديدية في العالم على انشاء معاهد تدريب خاصة لتدريب العاملين بها من كافة التخصصات ، وبذلك يمكن إيجاد رجال وكوادر في معهد السكك الحديدية .

وستبلغ جملة ما ينفق على هذا المعهد حتى استكمالته في نهاية سنة

١٩٨١ ، حوالى ١٢ مليون جنيه .

وتستهدف خطة الهيئة فى مجال التدريب حتى سنة ٢٠٠٠ تلقى كل العاملين بالهيئة فى ادارات التشغيل والادارات الهامة تدريباً لعدة مرات حسب المعدلات الدولية ، وكذلك تخطط الهيئة لادخال النظم الحديثة فى المناهج التى اقترتها منظمة العمل الدولية وبدأت نشرها منذ وقت قريب .

الخطة الخمسية

١٩٨٤/١٩٨٠

وضعت الهيئة خطتها الخمسية ١٩٨٤-٨٠ باستثمارات قدرها ١٢٨٥ مليون جنيه ، موزعة على سنوات الخطة كالتالى :

بالاسعار التشجيعية :

العام	الاستثمارات (مليون جنيه)
١٩٨٠	٢٩٣
١٩٨١	٣١٠
١٩٨٢	٢٥٩
١٩٨٣	٢٤٣
١٩٨٤	١٨٠
الجملة	١٢٨٥

ولقد اعتمدت الهيئة استثمارات لعام ١٩٨٠ قدرها ١٣٠.٢ مليون جنيه بما يمثل ٤.٤٪ من المطلوب بالخطة .

ويمكن تلخيص تكاليف الخطة وقدرها ١٢٨٥.٥ مليون جنيه على الوجه التالى :

المشروعات	المبلغ المقرر (بالمليون جنيه)
(١) تجديد الخطوط الحديدية	١٢.٥
(٢) تجديد الكبارى	٢٩.٠
(٣) احلال بدل المستهلك من الجرارات	
وتدعيم قوة الجر	٢٥٠.٨

(٤) احلال وتدعيم اسطول نقل الركاب والبضائع ٢٤٢.٢

(٥) مشروعات الاشارات لرفع كفاءة الخطوط

وزيادة عوامل الأمن والسلامة لمسير القطارات

واحكام الرقابة عليها ٣٨٠.٠

(٦) استكمال معهد وردان للتدريب المهنى والخطوط

الجديدة تحت الانشاء ٦٨.٠

(٧) تطوير خط حلوان كجزء من مشروع انفاق

القاهرة الكبرى ١١٨.٠

(٨) تطوير الورش الحالية وانشاء ورش جديدة ٦٥.٠

(٩) مشروعات صغيرة متنوعة ٢٠.٠

١٢٨٥.٥

ويتضح ان الخطة الخمسية تتضمن كلها مشروعات اساسية ، تهدف الى احلال بدل المستهلك من خطوط حديدية وكبارى ووحدات متحركة من قاطرات وعربات وورش الصيانة والعمره ، ورفع كفاءة الخطوط وزيادة عوامل الأمن والسلامة لمسير القطارات ، وكذلك إحكام الرقابة على حركة مسيرها ، وتطوير الخدمة على خطوط الضواحي وتحسينها للخدمة المحلية بمختلف المحافظات حلاً لمشكلة الزحام الذى عانى منه جمهور المسافرين طويلاً .

الا أنه فى أولى سنوات الخطة لم تحصل الهيئة على أكثر من ٤.٤٪ فقط من المطلوب بالخطة ، بعد أن كانت الهيئة تحصل على ما يعادل حوالى ٦٠٪ من احتياجاتها على مدى العشرين عاماً من عام ١٩٦٠ حتى عام ١٩٧٩ . وإذا استمر الحال على هذا المنوال ، فإن الهيئة لن تتمكن من الاستمرار فى تأدية دورها فى خدمة الاقتصاد القومى .

وتهدف الخطة حسبما وضعتها الهيئة الى تحقيق ما يأتى :
 × القضاء على الشكوى من ازدحام القطارات وسوء حالة العربات ، سواء بالخطوط الطولى أو الضواحي .
 × توفير عوامل السلامة والأمان لحركة مسير القطارات .

× تحقيق انتظام مواعيد القطارات .

× الارتفاع بمستوى صيانة الوحدات المتحركة .

× محاولة تجديد نصف أطوال الخطوط الحديدية المتخلف تجديدها والمتراكمة على مر السنين .

× زيادة حجم حركة الركاب خلال سنوات الخطة من ٣٧٠ مليون راكب في عام ١٩٨٠ الى ٤٤٥ مليون جنيه في نهاية الخطة ، بزيادة قدرها ٧٥ مليون راكب بنسبة ٢٠ ٪ ، بمعدل سنوي قدره ٥٪ سنويا .

× زيادة حركة نقل البضائع من حجم حركة قدره ٢٤٤٠ مليون طن كم في عام ١٩٧٩ الى ٣٦٠٠ مليون طن كم في نهاية الخطة ، بزيادة قدرها ٥٠ ٪ :

السياسة المقترحة حتى عام ٢٠٠٠

طبقا لدراسة الخبراء الذين استقدمتهم هيئة تخطيط مشروعات النقل ، فإن ما تنقله الهيئة حاليا من بضائع لا يمثل سوى ١٣٪ من حجم المنقول الكلى من بضائع على مستوى الدولة بمختلف وسائل النقل البرية والمائية والحديدية .

وقدر الخبراء ضرورة رفع نسبة ما تنقله السكك الحديدية الى ٢٦٪ ، كما قدر الخبراء حجم حركة نقل البضائع عام ٢٠٠٠ بما قيمته ٦٠٠٠٠ مليون طن / كم على مستوى الدولة ، وبذلك يجب أن تنقل السكك الحديدية من البضائع ما قدره حوالى ١٥٦٠٠ مليون طن كم ، يدخل ضمنها النقلات الخاصة بمشروعات الصناعة والتي تقدر بـ ٩٤٠٠ مليون طن كم .

وبذلك يكون ما يخص البضائع من نقلات السكك الحديدية عام ٢٠٠٠ هو ١٥٦٠٠ - ٩٤٠٠ = ٦٢٠٠ مليون طن كم بضائع عامة .

ولما كان حجم حركة نقل البضائع في عام ١٩٧٨ ، ٢٣٠٢ مليون طن كم (المحقق الفعلى) ، فإنه حتى عام ٢٠٠٠ وعلى مدى ٢٢ عاما ، فإن نصيب الهيئة من نقل البضائع العامة يرتفع من ٢٣٠٢ الى ٦٢٠٠ مليون طن كم ، بما يعادل حوالى ثلاثة امثال ما نقل عام ١٩٧٨ .

وعلى ضوء الدراسة التفصيلية التى يتولاها بيت الخبرة الهولندى فإنه سوف يتحدد لعام ٢٠٠٠ توزيع حجم وحركة نقل البضائع بين كل منبوع ومصب وتوزيع حجم الحركة فى كل اتجاه - بين مختلف وسائل النقل توزيعا اقتصاديا سليما . وعلى ضوء ذلك ، يمكن للهيئة تحديد المشروعات اللازم تنفيذها على كل خط من خطوط الحركة ، وعلى ضوء الكميات التى تحدد نقلها بمعرفة السكك الحديدية .

أما بالنسبة لحركة نقل الركاب ، فقد تحدد نصيب الهيئة بصفة مبدئية على الوجه التالى :

العام	مليون راكب	العام	مليون راكب
١٩٨٠	٣٧٠	١٩٨٨	٥٣٥
١٩٨٤	٤٤٥	١٩٩٢	٦٤٠
		٢٠٠٠	٩٢٠

وقد قدرت هذه الزيادة بنسبة مركبة قدرها ٥٠ ٪ .

ولما كان ما نقل عام ١٩٧٨ هو ٢١٤ مليون راكب ، فإن المطلوب نقله عام ٢٠٠٠ وقدره ٩٢٠ مليون راكب يعادل حوالى ٣ امثال حجم نقل الركاب عام ١٩٧٨ ، أى أنه يلزم الارتفاع بطاقة النقل الحالية بالهيئة ، سواء فى مجال نقل الركاب أو البضاعة الى ما يعادل ثلاثة امثال الطاقة الفعلية الحالية .

وهذا يتطلب بالضرورة توفير ما يلزم لذلك من وحدات متحركة من جرارات وعربات للركاب والبضاعة ، وبالتالى زيادة عدد القطارات وما يستلزمه من احواش مختلفة وورش الصيانة والعمره ، هذا بالإضافة الى تعديلات ضخمة فى نظم الاشارات لرفع كفاءة الخطوط الحالية .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار فى المجلس من مناقشات - يوصى بما يلى :

* خطة الاحلال والتجديد والصيانة :

- اعداد خطة للاحلال والتجديد والصيانة ، يكون هدفها الاساسى

المحافظة على ما هو موجود فعلا . وان تعتمد هذه الخطة على النظم الحديثة لما في ذلك من حل عملي لمشكلة العجز في اعداد العمالة الفنية من عمال ومهندسين .

ويراعى في هذه الخطة ما يلي :

- × تجديد الخطوط الحديدية بمعدل ثلاثمائة كيلو متر سنويا .
- × انشاء ورش جديدة لعمرة عربات الركاب وعربات البضاعة ، وتطوير الورش الحالية وتزويدها بالمعدات الحديثة .
- × اجراء التجديد والاحلال للكبارى القديمة ، بالتعاون مع الجامعات والمكاتب الهندسية في مصر .

- ومن المقترح ان يعهد بعمليات الصيانة الى شركة وطنية أو أكثر ، يتم تكوينها على اساس تحررها من القيود ، بحيث يسمح لها باستجلاب الخبرة الاجنبية .

* نظام التحكم الآلى :

إعطاء أولوية لإنجاز مشروعات تأمين السلامة والتحكم المركزى ، قبل زيادة عدد القطارات ، منعا لتفاقم المخاطر الناتجة عن زيادة الحوادث ، ويكون البدء بانجاز مشروع خطة حلوان ، ثم يعمم بعد ذلك على الخطوط الرئيسية .

* التصنيع المحلى لعربات السكك الحديدية :

التوسع في مشروعات التصنيع المحلى لعربات الركاب والبضائع والذى تقوم به شركة سيماف . على أن يشمل التوسع التجديد الشامل لاسطول عربات النوم الحالية مكيفة الهواء ، مع رفع قدرة الشركة لتصدير انتاجها الى الخارج .

* تعريف النقل والركاب :

الاهتمام باجراء دراسة بشأن تعريف النقل والركوب ، يراعى فيها ما يأتى :

- ان التعريف المعمول بها حاليا لا تتناسب مع واقع التكلفة العالية .

- ان ثبات التعريف على مدى ربع قرن تقريبا ، يجعل من الصعب تعديلها بما يغطى الزيادة التى طرأت على نفقات التشغيل خلال هذه الفترة .

- امكان رفع التعريف على ضوء دراسة حجم الطلب الذى سيترتب على ذلك .

- أن يكون رفع التعريف بالتدرج ، وينسب نسبة يسيرة كل سنة وبدرجة مقبولة ، تكون في مقدور المواطنين .

* فروق التخفيضات :

عدم تحميل السكك الحديدية بفروق التخفيضات فى اجور السفر ونقل البضائع الممنوحة لكثير من الفئات ، على أن تتحمل كل جهة - من ميزانيتها - بنصيبها من هذه التخفيضات ، والتي تقدر حاليا بحوالى عشرة ملايين من الجنيهات .

مع دراسة الامر كله فى ضوء المؤشرات الاقتصادية السليمة ، ومدى تأثير هذه الاوضاع على الاقتصاد القومى .

* خطة التدريب والبحوث :

- التوسع فى خطة التدريب حتى عام ٢٠٠٠ ، بحيث يتلقى جميع العاملين بالمرفق تدريباً لعدة مرات ، حسب المعدلات الدولية . مع انخال النظم الحديثة فى المناهج والبرامج التى اقترتها منظمة العمل الدولية .

- انشاء مركز بحوث للسكك الحديدية ، لعمل الدراسات الاقتصادية والفنية لمختلف المشروعات ، واجراء البحوث التى تساعد على اقتحام ميدان التطور العالمى السريع . وان يكون انشاء هذا المركز من بين المشروعات الهامة ذات الاولوية .

* العمالة ولوائح العمل :

- أن يكون للعاملين بالمرفق كادر خاص يتفق مع طبيعة العمل به ، وان يكون الاجر مجزياً ، بحيث يجذب العناصر الممتازة للعمل بالسكك الحديدية .

- اصدار قانون خاص بهيئة السكك الحديدية ، يحررها من القيود المالية والادارية ، ويوفر لها المرونة الكافية للنهوض بالمرفق .

الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية

واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠

تعتبر الاتصالات السلكية واللاسلكية محورا رئيسيا للأنشطة الصناعية والتجارية والسياحية والاقتصادية وغيرها ، إذ تشمل خدمات الاتصال الأساسية لهذه المجالات من : تليفونات وتلفرافات وتلكس ونقل معلومات .

ومن هنا كان اهتمام المجلس بأن تعد استراتيجية عامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠ ، وتم دراسة جانب كبير منها لتطوير من قبل .

وفيما يلي استكمال لهذه الدراسة ، ويشمل ما يأتي :

× الصناعات المحلية القائمة .

× إعادة النظر في التنظيم الإداري والمالي للهيئة .

× مصادر التمويل واحتياجات الهيئة .

× تعريف الاشتراكات ورسوم أداء مختلف الخدمات .

وقد انتهى المجلس في هذه الأمور إلى ما يلي :

أولا : فيما يختص بالصناعات المحلية :

يمتلك القطاع العام شركتين ، إحداهما لصناعة السنترالات والعدد

التليفونية ، والأخرى لصناعة الكابلات التليفونية ، وهما يؤديان ما يعادل

حوالي ٧٠٪ من تكلفة شبكة الاتصالات التليفونية . وفيما يلي موقفيهما :

١- الشركة المصرية لصناعة المعدات التليفونية :

- أسست هذه الشركة لتوفير احتياجات هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية من السنترالات والعدد التليفونية ، وتم التعاقد على معدات التصنيع بطاقة انتاجية سنوية ٣٠ ألف خط سنترال ، و٦٠ ألف عدة تليفون في ورديّة واحدة ، وذلك في ضوء احتياجات الهيئة بمقتضى قرار الهيئة في عام ١٩٥٩ . على أن توريدات الهيئة من هذا المصنع تمت على الوجه التالي :

٤٣٠٠٠ خط في عام ١٩٧٨ .

٤١٠٠٠ خط في عام ١٩٧٩ .

٣٦٠٠٠ خط في عام ١٩٨٠ .

٣١٠٠٠ خط في عام ١٩٨١ .

وسيصير التعاقد بمقدار :

٣١٧٠٠ خط في عام ١٩٨٢ .

٣٠٠٠٠ خط في عام ١٩٨٣ .

٣٠٠٠٠ خط في عام ١٩٨٤ .

ثم يتناقص التوريد حتى عام ١٩٨٩ ، حتى تغطي الفرصة خلال هذه الأعوام لتطوير التصنيع إلى النظام المناسب .

- عانت الشركة بصفة مستمرة من انخفاض حجم الطلب للهيئة ، بما يقل عن ثلث الطاقة الانتاجية المتاحة ، كما عانت الشركة أيضا من قصور الاستثمارات اللازمة لاجراء عمليات الاحلال والتجديد ، وقد أدى ذلك إلى تعطيل عمليات تطوير السنترالات .

وفي أواخر عام ١٩٧٤ بدأت الشركة في اعداد مشروع للتطوير خلال الفترة ٧٦ / ١٩٨٠ على اساس زيادة الطاقة الانتاجية السنوية من السنترالات إلى ٥٠ خط ، ومن العدد التليفونية إلى ١٠٠ ألف عدة .

وقد تم تطوير العدد التليفونية ، وبدأ انتاج العدد الجديدة ، وبلغت نسبة التصنيع المحلي ٨٤ ٪ ، وتمت الموافقة على برنامج للتصنيع المحلي حتى سنة ١٩٨٩ بحيث يصل إلى ٣٨٠ ألف خط ، والمقدر أنه

على نهاية هذه المدة تكون سنترالات الكوسبار - من تصميم شركة اريكسون - قد تم الاستغناء عنها بالأنواع الالكترونية .

كما تم الاتفاق على قيام الشركة بتوريد ١٥٠,٠٠٠ عدة خلال عام ٨٢/٨١ ، ثم ٢٥٠,٠٠٠ عدة سنويا اعتبارا من ١/٧/١٩٨٢ حتى ١٩٨٦/١/٣٠ .

- وعلى ضوء الدراسة التي قدمتها شركة كونتيننتال الامريكية فى مايو ١٩٧٨ عن خطة تطوير الاتصالات السلكية واللاسلكية ، فان عدد الخطوط المطلوبة للوصول الى كثافة تليفونية بنسبة ٧٪ فى عام ١٩٩٩ ، تقدر بحوالى ٤.٥ مليون خط تقريبا ، يتم تنفيذها على مراحل .

وبالنسبة للعدد التليفونية ، فقد حددت الاحتياجات بحوالى ٥.٨ مليون عدة فى نهاية ١٩٩٩ . وفى سبتمبر ١٩٧٩ تم توقيع اتفاق بين الحكومة المصرية والمجموعة الاوربية - سيمنز طومسون - لتنفيذ المرحلة الاولى من مشروع التطوير ، حيث تتم الخطة على ثلاث مراحل .

وقد تم الاتفاق مع هذه الشركات على توريد السنترالات التالية وتركيبها تسليم مفتاح :

الدقى ٢٠٠٠٠ خط - القبة ٣٠٠٠٠ خط - امبابه ٢٠٠٠٠ خط -
الغزالة ٢٠٠٠٠ خط - الروضة ٢٠٠٠٠ خط - الكوربة ١٠٠٠٠ خط -
الزقازيق ١٥٠٠٠ خط - فاقوس ٤٠٠٠ خط - ابو كبير ٤٠٠٠ خط -
بليس ٤٠٠٠ خط - المنصورة ٢٥٠٠٠ خط - زفتى ٤٠٠٠ خط .
بالاضافة الى توريد كوابل محورية وكوابل للشبكات المحلية لتدعيم المشروعات التى تقوم بها الهيئة . وهناك مفاوضات مع شركة طومسون فى توريد سنترالات الاسكندرية :

المنشية ٢٠٠٠٠ خط - المكس ١٥٠٠٠ خط - جليم ٢٥٠٠٠ خط -
محرم بك ٣٠٠٠٠ خط - العجمى ٤٠٠٠ خط - ابو قير ٢٠٠٠ خط .

كذلك جار فحص عطاءات سنترالات المعونة الامريكية ، وهى خاصة باحلال سنترالات الدوتارى القديمة بأخرى حديثة بالقاهرة والاسكندرية على الوجه التالى :

المعادى ٢٠٠٠٠ خط - الزمالك ٢٠٠٠٠ خط - مصر الجديدة ٣٠٠٠٠ خط - باب اللوق ٢٠٠٠٠ خط - اوتو الاسكندرية ٣٠٠٠٠ خط -
جليم ٢٠٠٠٠ خط - الابراهيمية ٢٠٠٠٠ خط .

مع تركيب سنترالات جديدة لزيادة سعة سنترالات الاقاليم .
وبعد مرور ثلاث سنوات ستكون قد ركب سنترالات الكترونية امريكى . فرنسى المانى .

ونصت الاتفاقية كذلك على استعداد المجموعة الاوربية للدخول مع مصر فى مشروع مشترك لانتاج وحدات السنترالات الالكترونية وقطع الغيار وبعض المنتجات المختارة ، يكون فيها للجانب المصرى ٦٠٪ من رأس المال .

ب- الكابلات التليفونية :

- بدأ تصنيع الكابلات التليفونية فى أوائل الستينات ، وقد قامت الشركة بتلبية جميع احتياجات هيئة المواصلات والقوات المسلحة من الكابلات والاسلاك .

وتبلغ الطاقة الانتاجية للشركة ١٦٠ الف زوج كيلو متر سنويا من الكابلات المحقونة بجيلى البترول ، و ١٢٠ الف زوج كيلو متر من كابلات ورقى ورصاص .

- قامت الشركة فى الفترة الاخيرة بتطوير تصنيع الكابلات الحالية بنوع جديد ، ويتكون من كابلات معزولة بالبلاستيك ومحقونة بجيلى البترول على اساس ان تصل طاقتها الانتاجية من هذه الكابلات الى ٥٠٠ الف زوج كيلو متر فى وريدين . وتمت المرحلة الاولى فى عام ١٩٧٩ بطاقة انتاجية ١٦٠ الف زوج كيلو متر سنويا ، الا أن طلبات الهيئة من الكابلات فى تناقص مستمر لاعتمادها على قروض اجنبية فى شراء الكابلات وتنفيذ الشبكات .

لذا فان تطوير الانتاج المحلى للمعدات التليفونية ، يجب أن يرتبط بالنظام الذى تثبت صلاحيته بعد تركيب السنترالات الجديدة الموردة من شركات المجموعة الاوربية والشركة الامريكية ، حتى يمكن للهيئة ان تلتزم باستخدام انتاج متقدم ومناسب للخدمة التليفونية الجديدة فى السنوات القادمة .

- من الدراسات التى تمت فى هذا الشأن ، يتبين ان عدد الخطوط التليفونية فى عام ١٩٧٨ هو ٣٥٠ الف خط بنسبة ٠.٩ خط لكل ١٠٠ مواطن ، وانها ستصل عام ٢٠٠٠ الى ٤.٢ مليون خط .

وبحساب احتياجات الشبكات المخطط تنفيذها حتى عام ٢٠٠٠ من

الكابلات التليفونية ، تبين ان المعدل المطلوب هو : ٢,٤٥٤.٢٣٠ الف زوج كيلو متر ، ولهذا يجب الاستمرار فى تدعيم التصنيع المحلى للكابلات واستخدام الهيئة للانتاج المحلى اولا .

- بخصوص اسعار الكابلات التليفونية ، فمن الملاحظ ان اسعار الكابلات يتم تحديدها بالاتفاق بين الهيئة والشركة طبقا للاسعار العالمية .

وقد ثبت ان اسعار الشركة تنافس الاسعار المقدمة من الشركات الاجنبية ، وانه من الضرورى اعفاء الخامات المستوردة الداخلة فى تصنيع الكابلات محليا تلبية لمعقود هيئة المواصلات السلوكية واللاسلكية .
ثانيا : فيما يختص باعادة النظر فى التنظيم الادارى والمالى للهيئة :

لوحظ ان الاعتمادات التى كانت تدرج للهيئة فى السنوات الماضية كانت حائلا دون القيام بتادية الخدمات المطلوبة ، ومسايرة متطلبات الخطة الاقتصادية للدولة ، الا انه قد صدر اخيرا القانون رقم ١٥٣ لسنة ١٩٨٠ بانشاء الهيئة القومية للاتصالات السلوكية واللاسلكية ، وقد راعى القانون الاعتبارات الآتية :

- تحقيق الاستقلال الكامل لمرفق المواصلات ماليا واداريا .
- الاخذ بسياسة ربط الاجر بنوع العمل ومليبعته ومعدلات ادائه .
- اعتبار الهيئة وحدة اقتصادية مستقلة ، لها مواردها ومصروفاتها ، ولها حق تنفيذ استثماراتها مباشرة دون التقيد بالقوانين واللوائح المنظمة لموازنة الدولة ، ويكون لها حساب خاص ، ويرجل الفائض من سنة الى اخرى ، على ان تخضع لرقابة جهاز المحاسبات .
- أن تقوم الهيئة باعداد لوائحها الداخلية .
- أن تحدد الهيئة الرسوم والتعريفات والاجور لأنواع الخدمات التى تقوم بها طبقا للحسابات الاقتصادية ، وفى حالة عدم قيام الدولة بتحديد اسعار الخدمات باقل من الاسعار المعتمدة تتحمل الموازنة العامة بالفروق .
- يجوز للهيئة انشاء شركات مساهمة بمفردها أو مع شركاء آخرين لخدمة اغراضها .
- اعفاء ما تستورده الهيئة من المعدات والأجهزة من الضرائب

١٢٢

والرسوم الجمركية .

وبناء عليه فانه لتحقيق التنظيم المالى والادارى للهيئة ، يلزم العمل على تنفيذ هذا القانون لتادية الخدمات المطلوبة ومسايرة متطلبات الخطة الاقتصادية للدولة .

ثالثا : فيما يختص بمصادر التمويل :

تمكنت الهيئة خلال السنوات الاخيرة من الحصول على بعض القروض والمنح من دول مختلفة لتنفيذ بعض خططها من الخدمة التليفونية . وفيما يلى بيان عن المصادر حتى ٣٠ / ٩ / ١٩٨٠ .

- قرض البنك الدولى . - القرض السعودى .

- منحة وكالة المعونة الامريكية . - قرض المجموعة الاوربية .

- الحكومة اليابانية . - الحكومة الفرنسية .

كما تم توقيع عقود تنفيذ المرحلة الاولى من قرض المجموعة الاوربية فى ٧ / ٨ / ١٩٨٠ بحوالى ٢٧٧ مليون جنيه ، لتوريد سنترالات سعتها ٢٠٠ الف خط وبعض المهام اللازمة لها .

وقد تم طرح مناقصة سنترالات المعونة الامريكية لتوريد سنترالات بم - ١٦٠ الف خط ، قيمتها ١٦٠ مليون دولار .

وتدعينا لهذا التمويل ، يمكن الاتفاق مع الجهاز المصرفى لتمويل مبيعات الشركتين ، وتيسير الحصول على قروض من البنوك المصرية .

رابعا : فيما يختص بتعريف الاشتراكات :

× الاشتراكات السنوية : صدرت آخر تعريف للاشتراكات التليفونية عام ١٩٦٧ ولم تعدل الى الآن ، ولكن الهيئة قامت بتعديل تعريف تركيب الخطوط الجديدة وتعريف مكالمات الترنك والمكالمات الدولية واجور البرقيات .

وقد قام بيت الخبرة الامريكى - كونتيننتال - بدراسات لتحديد تعريف للخدمات التليفونية . وفيما يلى المسامح الرئيسية التى اقترحها :

- ان يتزايد الاشتراك السنوى للتليفون المنزلى من ١٨ الى ٣٢ جنيه عام ١٩٨٣ والى ٥٣ جنيه فى السنترالات أكثر من ١٠ الاف خط ، مع بقاء اعفاء الف وخمسمائة مكاملة للمنزل و٣٠٠ للعكاتب والمحلات التجارية ، وزيادة قيمة المكاملة الزائدة الى ثلاثين مليما .

- وبالنسبة للاشتراكات التجارية ، تكون قيمة الاشتراك ٤٠ جنيه عام ١٩٨٢ ، وإلى ٦٨ فى السنترالات أكثر من ١٠ الاف خط ، على أن تكون الزيادة بعد ذلك بمعدل ٦ ٪ سنويا .
ولكن الهيئة رأت تأجيل النظر فى هذه الزيادة انتظارا لتحسين الخدمة .

× تعريفه المخابرات الخارجية : ترى الهيئة رفع تعريفه المخابرات الخارجية ، بحيث تغطى الخسارة التى أظهرتها حسابات الهيئة ، بالإضافة الى عائد ١٥ ٪ ، مما يرفع تعريفه المخابرة الى ٤٥ ٪ .
× تعريفه الخدمة التلغرافية : أظهرت حسابات تكلفة هذه الخدمة تحقيق خسارة تقدر بـ ١٦ ٪ ، فإذا أضفنا ١٥ ٪ عائد ، فإن الامر يتطلب رفع التعريف الى ٣٠ ٪ ، على أنه يتبى ارجاء النظر فى هذه الزيادة حتى يرتفع مستوى الاداء .

× تعريفه الخدمات التليفونية مع الخارج : الاصل فى تحديدها هو توصيات اللجنة الدولية للتلغراف والتليفون ، وتقاسم كل دولتين القيمة مناصفة ، وبالتالي تتحدد قيمة ما تتقاضاه الهيئة مقابل هذه الخدمات .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ، وما دار فى المجلس من مناقشات - يوصى بالآتى:

* ضرورة استمرار تطوير انتاج الشركتين المحليتين ، والتزام الهيئة باستخدام هذا الانتاج فى السنوات القادمة ، على أن يتم اختيار النظام الذى يصنع محليا على ضوء النظام الالكترونى الذى تثبت صلاحيته ، بعد تركيب وتشغيل سنترالات شركات المجموعة الاوربية والشركة الامريكية ، حتى يمكن للهيئة ان تلتزم باستخدام انتاج متقدم ومناسب للخدمة التليفونية السليمة .

* العمل على وضع تخطيط دقيق للتدريب الفنى حتى يمكن مواجهة ما تتطلبه خطط ومشروعات الهيئة ، بالإضافة الى ما يتطلبه قطاع الاعمال فى الوطن العربى .

* الاستعانة بالخبرات الاجنبية الكبرى فى مجال بحوث الالكترونيات للملاحقة التطور السريع .

* الاستمرار فى تدعيم التصنيع المحلى للكابلات التليفونية ، والاعتماد كاملا على انتاج شركة المعدات التليفونية اولا ، واعطاء الاولوية للتوريدات المحلية ، مع النظر فى تقديم مكونات الانتاج ضمن التوريدات الخارجية للسوق المحلى .

* التفاوض مع المجموعة الاوربية لانتاج طرازات اخرى من السنترالات تتلاءم مع الانواع الجديدة ، والعمل على تنفيذ ما ورد فى اتفاقية المجموعة الاوربية للدخول فى مشروعات مشتركة لوحداث السنترالات او الكابلات أو العدد .

* اجراء دراسة اقتصادية لسياسة تمويل مشروعات المواصلات السلكية واللاسلكية . وحتى تتم هذه الدراسة يوصى بما يأتى :

- الاتفاق مع الجهاز المصرفى لتمويل مبيعات شركتى المعدات والكابلات التليفونية على أساس الدفع نقدا للشركة ، وتقوم الهيئة بالسداد على سنوات بفائدة مناسبة .

- تيسير حصول الشركات المعنية على قروض وتسهيلات ائتمانية من البنوك المصرية بشروط مقبولة ، حتى يمكنها دخول المنافسة المتكافئة مع ما يستورد من الخارج .

* اعفاء الشركات من الرسوم الجمركية على مستلزمات انتاج المعدات والكابلات بالنسبة لما تورده الهيئة ، مع فرض رسوم انتاج على ما يباع لغيرها .

* العمل على تنفيذ القانون رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٨٠ بشأن تحقيق الاستقلال الكامل ماليا واداريا لمرافق المواصلات السلكية واللاسلكية ليتحرر من الرقبتين الحكومى واللوائح المطبقة .

* اجراء دراسة بالنسبة لموضوع التعريف من الجوانب الاقتصادية المختلفة . وحتى تتم هذه الدراسة يرى اقرار ما رآته الهيئة من إرجاء رفع التعريف بالنسبة للإشتراكات التليفونية المنزلية والتجارية حتى يتحسن مستوى اداء الخدمة .

مع النظر فى رفع تعريفه المخابرات والخدمات التليفونية مع الخارج .

سياسة التخزين للمواد التمويلية

التخزين وظيفة تسويقية تؤدي دورا هاما ومؤثرا في الاقتصاد القومى ، وذلك بالاحتفاظ بالسلع والمنتجات فى الفترة ما بين الانتاج او الاستيراد وما بين الاستهلاك ، بهدف التأثير فى انسيابها والتحكم فيها بما يناسب الاحتياجات وظروف طلب هذه المنتجات وتلك السلع ، وبما يحقق الرصيد المطلوب من المخزون السلعى ، لتنظيم عملية الاستهلاك ، واثاحة السلع والمنتجات وتأمين احتياجات السوق منها فى الوقت المناسب ، علاوة على انه يحفظ السلع من الفقد والتلف والضياع .

ويرتبط النقل بالتخزين ارتباطا وثيقا ، لا يمكن معه فصل احدهما عن الآخر ، اذ لا يمكن تصور تزويد الاسواق بالسلع بطريقة منتظمة ومستمرة من المنتج الى المستورد الى المستهلك فى غيبة نظام للنقل السريع ، يسهم بطريقة فعالة فى انقاص الوقت اللازم لانتقال السلع الى مواقع الاستهلاك .

كما ان مستودعات واماكن التخزين تعتبر جزءا مكملا لنظم النقل

السائدة ، اذ ان السلعة فى سريانها من المنتج او المستورد الى المستهلك تمر فى سلسلة احدى حلقاتها التخزين الذى يعتبر احدى مراحل النقل بسرعة تساوى سفرا .

والسعات التخزينية لكثير من السلع والمنتجات - التى يصعب حصرها والتى تدخل فى الصناعة - يلزم تنسيقها اساسا مع الخطة الصناعية . اما السلع التموينية - التى اقتضت هذه الدراسة على التخزين فى مجالها - فتنعدد الجهات المسئولة عنها ، الامر الذى يستوجب التكامل والتنسيق بين هذه الجهات .

الوضع الحالى للتخزين فى مصر :

تتعدد مواقع واوعية التخزين حاليا فى مصر ، وذلك على النحو التالى :

- التخزين بالموانى : توجد اربعة موان رئيسية تصل سعة التخزين بها الى ١٣,٤ مليون طن ، ويمر فيها فعلا ١٩,٧ مليون طن ، وهى تعاني تكديس البضائع بدرجة كبيرة وذلك بسبب ضيق المساحة الارضية للتخزين بها ، الامر الذى استلزم انشاء مساحات تخزين خارج بعضها - مما أدى الى تعدد نقل البضائع من الميناء الى هذه المساحات ، وبالتالي الى زيادة تكلفة السلعة ، علاوة على تعرضها للتلف لتعدد المناولة .

ولإيضاح مدى التكدس فى ميناء الاسكندرية مثلا ، فانه يلزم لكل متر طولى من الارصفة للبضائع العامة (بخلاف الصب الجاف والصب السائل) ٢م٤٠ من السقايف والمخازن ، علاوة على ٢م١٣٠ من المساحات المكشوفة (طبقا لدراسة البنك الدولى للانشاء والتعمير عن تطوير الميناء) فى وقت المتاح فيه حاليا لكل متر طولى ١٦ مترا مربعا من السقايف والمخازن ، و٢م٣٠ من المساحات المكشوفة .

وترجع الصعوبات العديدة التى تسبب التكدس فى الموانى ، وتأثر فى عملية التخزين وفى قدرتها على مواجهة الاحتياجات الى عوامل منها :

• ان المساحات التخزينية فى كافة الموانى لا تغطى معاملات التخزين القياسية ، الامر الذى أدى الى انشاء مخازن خارج الموانى وزاد فى تكلفة السلعة بسبب تعدد اعمال الشحن والتفريغ والنقل ، علاوة

على تعرضها للتلف .

• تباطؤ وسائل النقل والجهزة المستوردة فى سحب بضاعتها من

الموانى .

• التعقيدات فى الاجراءات (الجمركية والصحية وغيرها) اللازمة

للافراج عن البضائع .

• تعدد الجهات القائمة والمسئولة عن اعمال التخزين بالموانى (تبلغ

عشر جهات منها : الشركة العامة للصوامع - الشركة المصرية للشحن

والتفريغ - الهيئة العامة للبترول ، وغيرها) وهو امر يؤدى الى عدم

التنسيق بين شركات الشحن والتفريغ وبين التخزين .

• سوء وسائل تفريغ وشحن وتخزين البضائع ، بل ان معظمها

وسائل بدائية ، الامر الذى يجعل نسبة إشغال بعض المخازن بعد

استئصال مساحة الممرات وفتحات الابواب وما يقابلها لا تتعدى ٦٨ ٪ من

مساحتها ، مما اثر على مدة انتظار الطرود ، وبالتالي على طاقة النقل

وتكلفته ، وذلك فيما عدا القليل من البضائع الذى يحمل على الطبالى

ويخزن بواسطة اوناش الشركة ، كما هو الحال بالنسبة للمواد الكيماوية

بميناء الاسكندرية .

• قدم المخازن وتداعياها ، علاوة على انها مصممة على الطراز

القديم ، الامر الذى يقلل من المساحة المخصصة للتخزين ، فضلا عن

تعذر استخدام المعدات الحديثة مثل : اوناش الشركة التى يلزم

لاستخدامها ان تكون طاقة المخزن الواحد اكثر من ٤٠٠٠ طن .

• عدم رصف الساحات وارضيات المخازن والشوارع المؤدية من

الميناء واليها .

• عدم تعميم استخدام المعدات الميكانيكية الحديثة - مثل :

الشفاطات والطبالى والسيور الناقلة والاوناش الحديثة ، كأوناش

الشركة ، فى تفريغ البضائع كالخشب ، وتعبئة الصب منها داخل

اجولة واكياس مثل : القمح والدقيق والاسمدة الكيماوية ، وهو امر ترتب

عليه بقاء البضائع مخزنة فى الموانى - التى ليست فى الاصل مواقع

للتخزين ، بل هى مجرد مجال لمرور البضائع من السفينة الى اصحابها

- مددا وصلت فى بعض الموانى الى اضعاف ما يجب ان تكون لو

استخدم معامل التخزين القياسى .

• المشكلات القائمة ما بين هيئة السلع التموينية وشركة الصوامع

لعدم التنسيق بينهما ، بما يسمح بتحديد اختصاص لكل منهما بحيث لا

يتعارض مع اختصاص الاخرى .

الشركة العامة للصوامع :

وهى الشركة المسئولة عن تفريغ وتخزين السلع التموينية بكافة

الموانى ، وعن ادارة الصوامع فى ظل سياسة تموينية تقضى بضرورة

توافر رصيد من القمح يكفى ثلاثة اشهر ، ومن الدقيق يكفى شهرين .

ولما كان الانتاج المحلى من القمح لا يكفى الاستهلاك ، فانه يتم

الاستيراد من الخارج ، ولذا أنشئت مصمعتان : احدهما بالقاهرة

وتسع ٥٨ الف طن ، والثانية بميناء الاسكندرية وتسع ٤٨ الف طن ،

علاوة على ست شون واربعة مخازن بالقاهرة سعتها ١٨١,٢٠٠ طن ،

وست شون وثمانية مخازن بالاسكندرية سعتها ١٢٤ الف طن ، وبذلك

تكون جملة السعات التخزينية للشركة ٤١١,٢٠٠ طن .

ويلاحظ بالنسبة لتداول وتخزين الحبوب فى الشون التابعة للشركة ما

يلى :

• حدوث تأخيرات فى أزمدة رحلات وسائل النقل المختلفة بسبب

اعمال الشحن والتفريغ والتوزيع التى تحتاج لفترات طويلة ، علاوة على

نسبة فاقد فى الحبوب المنقولة تبلغ ما بين ٢ ٪ ، ٥ ٪ .

• بعض شون التخزين الحالية غير مزودة بكل الامكانيات التى تعمل

على تقليل الفاقد وسهولة وسلامة عمليات الشحن والتفريغ ، وكذلك

اعمال النقل بسبب عدم رصف مداخل الشون ومحاورها الرئيسية ،

وعدم استيفائها لمقومات الشون من موازين ومعدات اطفاء ووسائل أمن .

• عدم التنسيق بين اعمال النقل واعمال التخزين بالشون ، ويتضح

ذلك فيما يلى :

- فترات العمل بالشئون لا تتماشى مع عمليات النقل ، الامر الذى يؤدى الى تعطيل وسائل النقل امام الشئون فى انتظار الشحن او التفريغ .

- وجود بعض الشئون فى مواقع لا يسهل الوصول اليها ليلا او نهارا ، او عند المنازل المزدهمة ، مما يعرض وسائل النقل الثقيلة المستخدمة بين المصادر والشئون لضياح الوقت وبالتالي تقليل دورات السيارة ، أو وجودها فى اماكن لا يتيسر معها استخدام وسائل النقل الارخص مثل : السكك الحديدية أو النقل المائى .

شركات المطاحن :

قدرة المطاحن اليومية بالشركة ١٢ الف طن ، ومعدل استهلاك الدقيق الفاخر (المستورد) ٢٥٠٠ طن يوميا ، وتتطلب معدلات التخزين - على ضوء السياسة التموينية السابق الاشارة اليها - ساعات تخزينية جملتها ١,٢٢٩,٧٢٠ طن (١,٠٣٧,٠٠٠ طن قمح ، ١٩٢,٧٢٠ طن دقيق) ، يوجد منها لدى المطاحن ١,٠١٢,٦٠٠ طن .

واذا اضيفت الساعات التخزينية لدى الشركة العامة للصوامع ومقدارها ٤١١,٢٠٠ طن ، تصل جملة الساعات المتاحة الى ١,٤٢٣,٨٠٠ طن ، وهى كافية لتخزين الاحتياجات الحالية من القمح والدقيق .

بنك التنمية والائتمان الزراعى :

يقوم بتوفير وتدبير كافة مستلزمات الانتاج المختلفة للزراعة ، علاوة على الخدمات التموينية الخاصة بالمحاصيل المحلية المختلفة ، التى يتقرر توريدها ، وكذلك ما تستورده الدولة من الذرة الصفراء والفول والعدس والسمسم ، كما يضطلع البنك بتخزين الاعلاف والكسب وتقاوى المحاصيل وريالات الخيش المحلى والمستورد . ويتبع البنك ٤٧٦ وحدة تخزينية مكشوفة بالمحافظات ، طاقتها التخزينية ٢,٣٦٤,٠٠٠ طن ، وبعض هذه الوحدات مزود بمخللات خرسانية أو حديدية يبلغ عددها ٢٥٧ مظلة ، تستخدم لتخزين التقاوى والبذور وريالات الخيش المصنع ، سعتها التخزينية ٢٢٥,٠٠٠ طن ، علاوة على ٢٨٠٠ عين تسع ٤٠ الف طن من الحبوب ، ٣٤٥ مخزنا ومستودعا للاسمدة بسعة تبلغ ٣٤٥ الف طن ، و٢٠٦ مخازن للمبيدات الحشرية تسع ٢٩ الف طن .

وتبلغ نسبة الفاقد فى التخزين بشئون بنوك المحافظات المكشوفة ما

بين ٢ ٪ فى بعض المحاصيل ، و٤,٥ ٪ فى بعضها الآخر ، وذلك بسبب المؤثرات الجوية والطيور والقوارض ، كما ينجم عن التخزين فيها زيادة الاصابة بالحشرات نتيجة انتقال العدوى وزيادة التكلفة بسبب استخدام مجهزات خشبية فى هذا النوع من التخزين .

ويعمل البنك عن طريق جهاز فنى للمحاصيل من ناحية ، والاستعانة بالهيئات الدولية من ناحية اخرى ، على النزول بالمتوسط العام للفاقد الذى بلغ ٦٠٠,٠٠٠ طن على المستوى العام للمحاصيل .

كما أن تخزين الذرة الصفراء - التى يتزايد استيرادها سنة بعد الاخرى لسد احتياجات قطاع الزراعة وأغراض تنمية الثروة الحيوانية والداجنة - فى شئون بنوك التنمية والائتمان يواجه صعوبات كثيرة ، من أبرزها :

• عدم انتظام ورود البواخر ، وتأخر وصولها عن مواعيدها ، وهو أمر أثر على خطة التشغيل والسحب والتخزين ، وتسبب بالتالى فى حدوث التكدس .

• عدم كفاية السيارات المستخدمة فى النقل ، مع عدم التزامها بالتوجه الى الجهات المطلوب الشحن اليها ، الى جانب التراخى فى تنفيذ برامج النقل ، الامر الذى ترتب عليه تكدس الأذرة فى بعض المحافظات ، وخلو محافظات أخرى منها .

• قلة عدد محطات السكة الحديد التى بها موازين بسكول ، وهو أمر يؤدى الى قصر الشحن على المحطات الرئيسية دون غيرها .

شركات توزيع السلع الغذائية :

وتنحصر فى الشركة العامة لتجارة السلع الغذائية بالجملة ، والشركة المصرية لتجارة السلع الغذائية بالجملة ، اللتين تابشرا الاتجار بالجملة فى السلع الغذائية وغير الغذائية من أصناف البقالة ، الاولى : فى منطقة شمال القاهرة ومحافظات الوجه البحرى والقناة وسيناء ، والثانية : فى باقى محافظات الجمهورية . وكل من الشركتين يلزم أن يكون لديها رصيد يكفى لاحتياجات شهرين .

والساعات التخزينية الحالية للشركتين اللازمة لامكان تخزين شهرين ، تتفاوت بين مختلف المحافظات ، فهى تزيد فى بعضها ، بينما تنقص فى الأخرى .

ويعترض التخزين بالشركتين صعوبات منها :

- ان الوضع الحالى للتخزين بالشركتين لا يسمح بالاحتفاظ بأرصدة تكفى لاحتياجات شهرين فى القاهرة والاسكندرية ، وفى بعض محافظات الوجه البحرى ، وفى معظم محافظات الوجه القبلى . ويلزم لمواجهة ذلك سعات تخزينية مساحتها ٢٩٣٠٥٤ م^٢ .
- معظم مخازن الشركتين بالإيجار منذ عام ١٩٥٨ (تبلغ نسبة ما تملكه احدهما من السعة التخزينية ما يعادل ٧,٧ ٪ ، وما تملكه الاخرى ٤,١ ٪) .

• التخزين فى كثير من المخازن يتم دون مراعاة لنوعياتها ، وذلك لكثرة الوارد اليها ، مع زيادة الاستهلاك والحصص الشهرية .

• المخازن غير مزودة بالمعدات الميكانيكية اللازمة للشحن والتفريغ والتي تتيح سرعة التعتيق والتخزين السليم ، كما انها غير مزودة باجهزة الانذار الحديثة للحماية من السرقة والتبنيى الى الحرائق فور حدوثها .

شركة تسويق الارز :

يتم التخزين بالشئون المكشوفة فى اجولة ترص فى لوطات على طبالى خشبية تغطى بالمشمعات او ترص تحت المظلات ، أو تخزن فى مخازن ذات ارضيات خرسانية مقفولة الجوانب ما عدا الواجهة كما فى بعض مضارب الاسكندرية ، أو تخزن صبا فى صوامع ملحقة بالمضرب سعة الواحدة منها ما يكفى التشغيل اليومى بحد أدنى يوم ، ويحد أقصى سبعة ايام .

وتوجد لدى الشركة سعات تخزينية مساحتها ٨٠٠ الف م^٢ للارز الشعير ، واخرى سعتها ٣٠٠ الف طن للارز الابيض ، علاوة على مخازن مقفلة بالمضارب بسعة ١٠٠ الف طن ، وصوامع داخل المضارب بسعة ٢٠ الف طن ، ومخازن تابعة لشركتى توزيع السلع الغذائية بالجملة بسعة ١٥ الف طن .

وهذه السعات تسد حاجة الاستهلاك حسب المعدلات الحالية ، الا انه يلاحظ بالنسبة لتخزين الارز وجود بعض الصعوبات ، من أبرزها :

• التخزين فى اجولة أمر يترتب عليه :

- استهلاك كميات كبيرة من الاجولة تبلغ سنويا ٥ مليون جوال ، وذلك لاستخدام الخطاف .

- الاعتماد على النقل بواسطة عمال المشالات ، وهو أمر يرفع التكلفة .

- التعرض للفقد بواسطة الطيور والقوارض والعوامل الجوية ، علاوة على ما يفقد فى مراحل النقل والتداول المختلفة (تبلغ نسبة الفقد ما بين ٣ ٪ ، ١٠ ٪) .

شركات التبريد والتجميد :

تعمل فى هذا المجال عدة شركات بالقطاعين : العام والخاص ، وتبلغ جملة السعة المتاحة حاليا فيهما بالنسبة للتجميد والتبريد : ٢٩٣٠٠ طن ، ٧٢٤٦٥ طن على التوالى . وهذه السعات موزعة على النحو التالى :

السعات التخزينية للتبريد والتجميد

نوعية التخزين	السعة التخزينية بالطن	الجهة
التجميد	٢٤٣٠٠	شركات القطاع العام
	٥٠٠٠	شركات القطاع الخاص
التبريد	٦٧٦٥	شركات القطاع العام
	٦٥٧٠٠	شركات القطاع الخاص

والسعات الحالية لا تكفى - فى هذا المجال - الاحتياجات ، خاصة وأنه من المفروض ان تكون السعات كافية لاستهلاك اربعة اشهر ، ولذا فان الامر يتطلب ضرورة الاسراع بانشاء ثلاجات اضافية تصل سنويا الى حوالى ٢٧٥٠٠ طن قبل عام ١٩٨٥ .

الاحتياجات المستقبلية من السعات التخزينية :

من واقع دراسة النقل على المستوى القومى ودراسة تجارة مصر الخارجية ، تم تحديد الاحتياجات المستقبلية .

ولقد بنيت الدراسة على أساس أن تعداد السكان سنة ١٩٨٧ سوف يصل الى ٤٩,٢٢٢ مليون نسمة ، وسنة ٢٠٠٠ الى ٦٣,٧ مليون نسمة ، كما أن استهلاك الفرد سوف يتطور حسب نوع السلعة وحسب السعات التخزينية على هذا الاساس وفقا للآتى :

أولا : القمح والدقيق :

الاعـــوام	١٩٨٧	١٩٨٢	١٩٨٧	٢٠٠٠
الاحتياجات بالمليون جنية	٥,٧٩٠	٧,٣٦٣	٨,٩١٠	١٣,٨١٤

ويشمل ذلك الانتاج المحلى الذى يصل الى حوالى ١,٧ مليون طن ويخزن عادة بشون بنك التنمية ، أما المستورد فان أفضل وسيلة لتخزينه هو الصوامع ، للميزات الآتية :

- يتم الاستقبال والتخزين والصرف صبا .
- التخلص من تحكم واحتكار مناوئى عمليات التعبئة والحياسة والتحميل والتعتيق .

- زيادة كفاءة وسائل النقل بتخفيض فترة انتظارها .
كما أنه وجد من الافضل أن يتم ، علاوة على صوامع الموانى ، انشاء صوامع رئيسية بالمحافظات ، تغذى اجزاء المحافظة المختلفة .
والمشروعات المقترحة لتحقيق ذلك هى :

- انشاء ثلاث صوامع بموانى سفاجا والادبية
- ودمياط سعتها ٤١٦٤٢٠ طن .
- انشاء ٢١ صومعة ملحقة بالمطاحن سعتها ٢٢٥٠٠٠ طن .
- انشاء صومعتين مستقلتين بطنطا وقتنا سعتهما ٤٧٠٠٠ طن .
جملة السعات ٦٨٨٤٢٠ طن .

- انشاء صوامع ملحقة ببعض المطاحن لتغطية احتياجات عام ٢٠٠٠ جملة سعتها ٣٧٢٣٠٠ طن .
ويضاف الى هذا :

سعات تخزين حالية كصوامع ١٠٦٠٠٠ طن
سعات تخزين صب ملحقة حاليا بالمطاحن ٥٦٦٤٠ طن
صوامع حالية تحت الانشاء ٢٠٠٠٠٠ طن
الجملة ٧٣٤٩٤٠ طن

وبذا يكون جملة المطلوب هو ١,٤٢٣,٣٦٠
وهذه تكفى لتخزين الاحتياجات المطلوبة عام ٢٠٠٠ على أساس فترة تخزينية مدتها ٥٥ يوما ، ويلزم بالاضافة الى هذه السعات حل المشكلات التالية :

- ان يتم التركيز على انشاء صوامع ملحقة بالمطاحن ، تكفى لاحتياجات ثلاثة أشهر .
- ضمان تشغيل مشروعات الموانى بالقدرات والمعدلات المقررة .
- حل المشكلات التى تواجه استقبال وتفريغ البواخر بالموانى ،

واعطاء أولوية لانشاء صوامع الموانى .
ثانيا : التخزين بشون ومخازن بنك التنمية والائتمان الزراعى :

يوجد بالبنك حاليا وسائل التخزين التالية :
- ٤٧٦ وحدة مكشوفة مساحتها ٧٨٧,٥ فدان طاقتها التخزينية ٢,٣٦٤,٠٠٠ طن .

- ٢٥٧ مظلة خرسانية مساحتها ٢م١٥٠١٨٣ طاقتها التخزينية ٢٢٥,٢٨٠ طن .

- ٢٨٠٠ عين من عين صوامع طاقتها التخزينية ٤٠٣٧٠ طن .
- ٢٨٠ مخزنا مساحتها ٢م٩٣٢٦٠ طاقتها التخزينية ١١٦٥٥٤ طن .
- ٦٥ مستودعا مساحتها ٢م١٨٢٣٥٤ طاقتها الانتاجية ٢٢٨٠٠٠ طن .

- ٣٤ مخزنا للواردات مساحتها ٢م٣٤٧٥٠ سعتها ١٧٣٥٥ طن .
يضاف اليها ١٧٢ مخزنا مؤجرة مساحتها ٢م٢٣٤٢٠ وسعتها ١١٦٤٠ طن .

ويتم تخزين ما يلى :

الأعوام	١٩٧٨	١٩٨٣	١٩٨٧	٢٠٠٠
الغول والندس : الاحتياجات بالالف	٣٠٣	٣٧٨	٤١٧	٥٣٩
الذرة : الاحتياجات بالالف	٣٧٧٨	٤٠٠٤	٤٢٥٧	٥٤٠٠
الاسمدة : الاحتياجات بالالف	٧٩٦	٧٩٦	٢٠٨١	٢٠٨١
٤٩٢ فوسفات ٠٦٥٠ فوسفات				

الاعلاف والذرة الصفراء : تم حساب التطور فى الاعلاف فوجد الآتى :

فى عام ٨١ / ٨٢ تبلغ الاحتياجات من أعلاف الماشية ١,٥٢٠ مليون طن ، وللواجن مليون طن . وتحتاج هذه الاعلاف الى ١,٥ مليون طن ذرة صفراء .

وفى عام ٨٧ / ٨٨ تقدر الاعلاف التى ستننتج للماشية بنحو ٢,٥ مليون طن وللواجن بنحو - ٢,٤ مليون طن ، وهى تحتاج الى ٢,٤ مليون طن ذرة صفراء .

وفى عام ٢٠٠٠ تقدر الاعلاف التى ستننتج للماشية بنحو ٤ مليون

طن وللنواجن ٢ مليون طن ، تحتاج الى ٢,٥ مليون طن ذرة صفراء .
ولتدبير السعات التخزينية ، نجد أن مطلوبات التخزين مغطاة
بالمساحات المتاحة لها بالشون حتى عام ١٩٨٧ ، ويجرى حاليا دراسة
انشاء مجموعة صوامع لتخزين الذرة تستوعب مخزون ثلاثة أشهر للوفاء
باحتياجات عام ٢٠٠٠ . وكتوصية عامة بالنسبة لشون بنك التنمية فان
المطلوب :

- تحويل الشون الى مخازن ومستودعات مغلقة .

- عدم الحاجة لسعات تخزين للاسمدة .

- الاتجاه لتخزين الذرة الصفراء في صوامع .

ثالثا : تخزين الارز : ان المساحات الحالية والتوسع في
الاحتياجات الى الارز الابيض ، سوف يراعى في السعات المطلوبة
لشركتى السلع الغذائية ، حيث كانت الاحتياجات منه في عام ١٩٧٨
نحو ١,٢٦٤ مليون طن . ويقدر أن يتطور الاستهلاك ليصل :

• في عام ١٩٨٢ الى ١,٢٨٤ مليون طن .

• وفي عام ١٩٨٧ الى ١,٤٨٢ مليون طن .

• وفي عام ٢٠٠٠ الى ١,٩٢٢ مليون طن .

رابعا : تخزين السلع التموينية شاملة الزيوت والشحوم
والصابون :

ان أساس حساب السعات هو أن يكون هناك رصيد مخزون يكفى
استهلاك شهرين ، فيما عدا المناطق الصحراوية فيكفى الرصيد ثلاثة
اشهر . وقد تم حساب التطور في هذه السلع على النحو التالي :

الاعوام	١٩٧٨	١٩٨٢	١٩٨٧	٢٠٠٠
السكر بالالف طن	٩٠٦	١٠٣٢	١١٦٨	٢١٠٠
زيوت	٢٢٥	٣٣٢	٤٠٦	٦٢٥
شاي وبن	٤٢	٥٧	٦٤	٩٨,٥

والمساحات التخزينية الموجودة عام ١٩٨١ هي ٢م٣٢٢٤٣٨ ،
والمطلوبة عام ٨٧ هي ٢م٣٩٣٨١٣ ، بزيادة مساحة ٢م٧٠٣٧٥ عن عام
٨١ . والمساحات المطلوبة عام ٢٠٠٠ هي ٨٥٣٨٠٠ م٢ ، وذلك بعد
اضافة مساحات اضافية في الموانئ لاستقبال السلع المستوردة تبلغ
٤٠ الف م٢ ، موزعة بين الموانئ الاربعة ، بزيادة قدرها ٥٣٠٣٦٢ م٢

عن المتاحة في عام ١٩٨١ .

خامسا : السلع المجمدة والمبردة :

استعرض المجلس التطور في الاحتياجات من هذه السلع وذلك على

النحو التالي :

الاعوام	١٩٧٨	١٩٨٢	١٩٨٧	٢٠٠٠
بطاطس مبردة (بالالف طن)	٦٩٥	٨٠١	٨٠٩	٩٥٢
لحوم	٥٩	١١٨	١٩٦	٣٢٦
اسماك	٢٥٣	٣١٣	٣٥٦	٦١٠

ولما كانت السعات المتاحة هي ١٠٣٨٧٨ طن ، فان الاحتياجات

تتطلب بناء ثلاثين تسع ٢٧,٥ الف طن سنويا حتى عام ١٩٨٧ ، و٩٠
الف طن قبل عام ٢٠٠٠ وذلك على اساس ثلاث دورات .

سعات حالية	سعات عام ١٩٨٧	سعات عام ٢٠٠٠
١٠٢١٥	٢٦٦٥٤٠	٢٨٧٧٩٠
٩٨٤٢٠	١١٠٥٩٠	٢٧٩٢٣٠

سادسا : التخزين بالموانئ :

المساحات الحالية بالموانئ موزعة على النحو التالي :

مساحات داخل الميناء ١٢٣٥٠٠ أسمدة . ٨٠٠٠

مساحات خارج الميناء ٢٧٣٠٠٠ كيماويات ١٢٦٥٠

بضائع عامة ١٦٤٩٦٠ ثلاثجات ٢٩٥٠

دخزان ٢٧٧٤٠

وستزداد المساحة في الاسكندرية عن طريق ميناء النخيلة الجديد ،

ويلزم اعادة بناء ثلاثين مخزنا من المخازن الحالية بميناء الاسكندرية ،

وسيفطى ميناء دمياط التوسعات المطلوبة لميناء بورسعيد .

اما في ميناء الادبية ، فان بناء رصيف خاص للقمح سوف يتيح

التوسعات المطلوبة لتغطية الاحتياجات المستقبلية ، وميناء سفاجا ليس

في حاجة الا الى زيادة كفاءة النقل باتمام الخط الحديدى الذى يجرى

تنفيذه حاليا .

ومرفق بيان ورد من وزارة التموين والتجارة الداخلية ، عن السعات

التخزينية المتاحة لقطاع التموين والاحتياجات المستقبلية لاهم السلع

التموينية عن عام ٨٢ / ٨٣ حتى عام ٢٠٠٠ ، ويتضمن البيان بعض

احصاءات مغايرة لما ورد في التقرير ، والتي ستكون محل مراجعة عند اعداد التقرير النهائي .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم وما دار في المجلس من مناقشات ، تم التوصل الى مجموعة من التوصيات ، يتضمن بعضها مقترحات عملية ذات عائد سريع ، ويمكن تنفيذها في حدود الامكانيات الحالية ، بينما يتضمن البعض الآخر مقترحات للمدى المتوسط والمدى الطويل .
وفيما يلي عرض التوصيات :

- * توحيد الاشراف على التخزين بالموانئ لاسرعة مواجهة المشكلات التي تعترض كافة مراحل التخزين بالحلول الفورية والعملية .
- * ايجاد ترابط وتنسيق بين أجهزة التخزين والتجارة الخارجية والنقل الداخلي والخارجي والتموين والتجارة الداخلية ، تكفل الاستغلال الامثل للسعات المتاحة بوسائل منها :
 - تنظيم جدولة ورود السفن طوال العام وتقاطرها بما لا يحدث تأخيرا لإحداها تترتب عليه غرامات مالية ترفع قيمة السلع المستوردة .
 - اتمام التعاقدات وفتح الاعتمادات في وقت مبكر .
 - معرفة الكميات المنتظر ورودها شهريا وتواريخ الوصول وتجهيز الارصفة وأخطار قطاعات النقل وهيئة السلع وبنك الائتمان ، لمواجهة المتوقع وصوله ، وتحديد مسئولية والتزامات كل قطاع حيالها .
 - تجهيز أرصفة الأذرة بصفة دائمة بميناء الاسكندرية ورفع كفاءتها مع تخصيص أرصفة أكثر لتفريغ الأذرة ، نظرا لتزايد استيرادها عاما بعد آخر لمواجهة قطاع الزراعة وتنمية الثروة الداجنة .
 - الالتزام بترأكي البواخر على الارصفة لسهولة التفريغ ، وبالمعدل المطلوب .
 - رفع طاقة التفريغ واستعمال البدائل في الموانئ ووسائل النقل في الوقت المناسب .

• تشجيع قطاعات النقل لتقديم وسائل النقل بالاعداد المطلوبة .

• التنسيق بين شركات النقل والشحن والتفريغ والتخزين .

* نقل الادارة الصحية ومعاملها المختصة بتحليل عينات السلع الغذائية المستوردة وكذلك الادارة البيطرية حيث توجد الموانئ ، لإمكان

١٣٠

الانتهاء من التحاليل والاجراءات الصحية في وقت قصير ، ويمكن استمرار العمل بهذه الادارات مدة ٢٤ ساعة يوميا تحقيقا لذلك ، لإسهامه في تخفيف تكديس البضائع وسرعة سحبها من الموانئ التي ليست بها مواقع لتخزين السلع ، بل هي مجال لمرورها الى أصحابها .
* أن تقوم الجهات المعنية بالاشراف على دراسة متكاملة للتخزين ، حيث ان الدراسات السابقة عاجت مشكلات التخزين بون ربط بين مختلف نوعياتها ، وبون التعرف على تأثير كل منها على الاخرى . على أن تتناول الدراسة المقترحة النقاط التالية :

- ايجاد ربط وتنسيق بين الدراسات السابقة ومعالجة المتناقضات بين مختلف هذه الدراسات .

- تحديث هذه الدراسات لتكون مطابقة للواقع ، وبحيث تتوحد فيها النظرة للتنبؤ بالاحتياجات المستقبلية .

- وضع تصور عام لخطط التخزين مستقبلا في ضوء الاحتياجات الواردة بتقرير المجلس في هذا الشأن .

- اقتراح الوسائل ووضع التنظيم الامثل لتكامل جهات الاشراف على التخزين .

- زيادة تدريب القوى البشرية العاملة في مجال التخزين لتكون على إلمام كامل بالوسائل والطرق الصحيحة للقيام بمهمة التخزين .

* تخصيص مساحات من أراضي الدولة في ضواحي المدن للشركتين العاملتين في هذا المجال . على أن يراعى في الخطط المقبلة تدبير الاستثمارات اللازمة لإمكان اقامة المخازن ذات المبيعات التخزينية المطلوبة .

* تطوير المخازن الحالية بحيث تكون مقسمة تقسيما نوعيا ، وتجهيزها بالمعدات الميكانيكية اللازمة للشحن والتفريغ .

* زيادة التسهيلات التخزينية الحالية بالموانئ ، مع عدم التوسع في المساحات خارج الموانئ لعدم زيادة تكلفة السلعة نتيجة لتعدد أعمال الشحن والتفريغ والنقل .

* تجديد وتحديث المعدات والوسائل وتطويرها طبقا لحدث المواصفات ، وادخال الحاسبات الالكترونية لتسجيل البضائع الموجودة في المخازن .

(ب) قطاع التخزين :

عدد الشون	المساحة بالالف م ^٢	السعة التخزينية بالالف طن
الشركة العامة للصوامع		
٦	٢٩٥	٢٧٥
٢	٨٢	٧٧
٨	٣٧٧	٣٥٢

هذا بخلاف السعات التخزينية للصوامع ، وتقدير ١٠٦٠٠٠ طن (منها ٥٨٠٠٠ طن بالقاهرة ، و ٤٨٠٠٠ بالاسكندرية) وجار تجهيز صومعتين جديدتين في كل من محافظتي القاهرة والاسكندرية ، سعة كل منهما ١٠٠ الف طن .

ثانيا : قطاع السلع الغذائية :

تقدر المساحة التخزينية المتاحة لشركتي : المصرية والعامة للجملة ٢٣٣٤,٧٤٢ م^٢ لعدد ١٨٨٥ مخزنا ، وجار استكمال واقامة مخازن جديدة بمساحة ١١,٩١٠ م^٢ لتصبح الجملة ٢٣٤٦,٦٥٢ م^٢ .

ثالثا : قطاع تسويق وضرب الأرز :

يبلغ عدد المستودعات التابعة لشركة تسويق الارز ٤٣ مستودعا سعتها التخزينية ١٢١٣٠ طن ، موزعة كالاتي :

طن	طن	طن
القاهرة	٤٣٦٥	الاسكندرية ٢٧٨٥
الجيزة	١٣٠٠	باقى المحافظات ٣٦٨٥

وتقدر السعات التخزينية لشركات ضرب الارز مملوكة ومؤجرة ١,٢٠٨,٧٣٢ طن ، بمساحة قدرها ١,٠٣٦,٥٥٢ م^٢ ، وبيانها على النحو التالى :

مخازن :

مساحة م ^٢	السعة بالطن	مملوكة
١٢٥٧٧٨	١٥٧٩٥١	مؤجرة
١٢١٥	١٦٩٩	اجمالى المخازن
١٢٦٩٩٣	١٥٩٦٥٠	

* أن تتضمن الخطط المقبلة وضع برنامج لإنشاء صوامع رئيسية فى مختلف المحافظات كمخازن رئيسية ، يتم منها التوزيع على مختلف المطاحن . ويمكن تنفيذ هذه المشروعات على مراحل تتمشى مع التوسع فى الشون اللازمة للوفاء باحتياجات التخزين .

* العناية برصف مداخل الشون ومحاورها الرئيسية واستيفاء الشون لمقوماتها ، حتى يمكن تقليل الفاقد وسهولة وسلامة عمليات الشحن، وتفادى التأخيرات ، ورفع كفاءة عمليات النقل .

* ضرورة التنسيق بين أعمال النقل وأعمال التخزين فى الشون ، لتوفير الكثير من الجهود المبذولة فى عمليات النقل .

* استبدال الشون المكشوفة بمخازن مسقوفة للتقليل من الفاقد الكبير ، نتيجة المؤثرات الجوية والطيور والقوارض والاصابة بالحشرات. علما بأن الوفرة الناتج من تقليل الفاقد نتيجة التحول الى مخازن مسقوفة ، يمكن أن يغطى الاستثمار المطلوب فى سنوات معدودة .

* رفع طاقة التفريغ واستعمال البدائل فى الوقت المناسب . مع اعطاء حوافز مجزية لقطاعات النقل المختلفة ، بما فيها القطاع الخاص لتقديم وسائله بالاعداد المطلوبة .

* تطوير وسائل النقل والمناولة الى التداول الميكانيكى .

* تطوير وسائل النقل من اللوريات العادية الى اللوريات المقللة .

* ربط عملية التخزين بعملية التجفيف الحديثة .

ملحق

السعات التخزينية لقطاع التموين

أولا : قطاع الطحن والخبز والتخزين :

(١) قطاع الطحن :

الشركة	عدد الشون	المساحة بالالف م ^٢	السعة التخزينية بالالف طن
وسط وغرب الدلتا	٢٧	٤٢٩,٩	٤٢٠,٧
شرق الدلتا	١٨	٢١٥,٦	٢١٤,٦
مصر الوسطى	١٧	٢٢٧,١٥	١٩٨,٣
مصر العليا	٢٠	١٩٨,٥	٢١٩
	٨٢	١٠٧١,١٥	١٠٥٢,٦

ولفقا البيان التالى :

	تجميد			تبريد		
	اجمالى	ق. خ	ق. ع	اجمالى	ق. خ	ق. ع
القاهرة	٢٩٨٠٠	١٢٠٠٠	١٧٨٠٠	٧٧٠٠	٤٠٠٠	٢٧٠٠
الاسكندرية	٢١٥٧٠	١٦٠٠٠	١٥٥٧٠	٤٢١٩	—	٤٢١٩
بورسعيد	٩٦٥٠	٧٧٠٠	١٩٥٠	١٠٠	—	١٠٠
السويس	٧٤٠٠	—	٧٤٠٠	—	—	—
حافظات أخرى	٤٢٠١٠	—	٤٢٠١٠	١٠٩٠	—	١٠٩٠
	١٢١٤٢٠	٢٥٧٠٠	٨٥٧٣٠	١٢١٠٩	٤٠٠٠	٩١٠٩

وفيما يلى الاحتياجات المستقبلية خلال السنوات ٨٢ / ٨٣ وحتى

عام ٢٠٠٠ :

البيان	٨٢/٨٣	٨٤/٨٣	٨٥/٨٤	٨٦/٨٥	٩٠	٩٥	٢٠٠٠
أذنة	٤٦٩١	٤٩١٣	٥٠٤٩	٥١٩٠	٥٧٥١	٦٣٧٣	٧٠٦٢
فول	٣٥٧	٤١٣	٤٢٤	٤٣٧	٥٣٧	٥٩٦	٦٦٠
أرز أبيض	١٦٠٨	١٦٥٢	١٦٩٩	١٧٤٦	١٩٣٥	٢١٤٤	٢٣٧٦
القمح ودقيق	٧٨٨٠	٨١١٥	٨٣٦٠	٨٦١٠	١٠٢٩٤	١١٨٨٧	١٢٤٧١
مقروم بقمح	٤٩٠١	٥٢٠٨	٥٦٠٦	٦٠٠٦	٦٧٠٢	٧٤٠٥	٨٢٠٥
السمسم	١٧٩	٢٣٠	٢٨٣	٢٩١	٣٢٢	٣٥٧	٣٩٦
الزيت	٤٩١	٥٥١	٦١٣	٦٧٩	٦٩٩	٩٥٣	١١٨٨
مسلى صناعى	٢٢٠	٢٤٢	٢٦٦	٢٩٣	٣٢٢	٣٥٧	٣٩٦
السكر	١٢٥٠	١٣٨٠	١٥١٠	١٦٥٠	١٧٧٤	٢١٤٤	٢٦٤٠
اللحم الحمراء	٥٨٠	٥٩٦	٦١١	٦٣٠	٩٦٧	١٢٥٠	١٥٨٤
النواجن	٣١٣	٣٦٧	٤٢٥	٤٨٥	٥٣٧	٥٩٦	٦٦٠
الاسماك	٣١٣	٣٦٧	٤٢٥	٤٨٥	٥٣٧	٥٩٦	٦٦٠

مطلوبات :

مملوكة	١٤٩٨٩٢	١٣٦٧٣١
مؤجرة	٥٥٠٠	٥٥٠٠
اجمالى المظلات	١٥٥٣٩٢	١٤٢٢٣١

عـرء :

مملوكة	٣٤٢٩٣٢	٢١٣٥٢٨
مؤجرة	٥٥٠٧٥٨	٤٥٣٨٠٠
اجمالى	٨٩٣٦٩٠	٧٦٧٣٢٨
اجمالى السعات التخزينية	١٢٠٨٧٣٢	١٠٣٦٥٥٢

وهى موزعة بين المحافظات على النحو التالى :

المحافظات	اجمالى المساحة بالمتر ٢	اجمالى السعة بالطن
الاسكندرية	١١٨٩٠١	١٨٢٧٠٠٠
رشيد	٩٢٠١٦	١١٧٥٠٠٢
البحيرة	١٠٦٥٣٥	١١٩١٠٠٢
كفر الشيخ	٢١٢٠٧٣	٢١٤٨٥٤
الغربية	١٦٥٥٩٣	١٧٧٠٠٠
البحرية	٢١٩٢٣٩	٢٥٤٢٥٠
دمياط	٤٣٩١٤	٥٤٢٢٤
الشرقية	٧٨٢٨١	٨٩١٠٠
اجمالى	١٠٣٦٥٥٢	١٢٠٨٧٣٢

رابعا : قطاع التخزين بالتجميد والتبريد :

يقدر اجمالى المساحات التخزينية المتاحة بالتخزين والتجميد بنحو ١٢١,٤٣٠ طن ، منها ٣٥,٧٠٠ طن قطاع خاص ، و اجمالى المساحات التخزينية المتاحة بالتبريد ١٣١,٠٩ طن ، منها ٤٠٠٠ طن قطاع خاص ،

الأسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠

يحظى قطاع النقل البحرى بأهمية متزايدة من جانب الدولة ، وذلك لأسباب قومية واقتصادية . والنهوض بهذا القطاع الحيوى يجب القاء نظرة على الواقع الحالى لهذا القطاع ، وما يواجهه من مشكلات وعقبات ، وما هو محمل به من اعباء : سواء الاسطول الوطنى الحالى وامكاناته ، أو الموانئ الحالية ، أو تلك التى يجرى انشاؤها ، وامكاناتها أو القوى البشرية اللازمة ، وأفاق الطلب على قطاع النقل البحرى ، وامكانات التوسع فيه ، وذلك بهدف وضع سياسة لهذا الاسطول تضمن دعمه وتطويره ليشارك بنصيب مناسب فى حركة التجارة الخارجية ، ويوفر جانباً من العملات الاجنبية التى تنفق فى التوالين للسفن الأجنبية ، علاوة على استفادة الجهات المصدرة للبضائع من الطاقات المتاحة للاسطول الوطنى - مما يساعد على تحسين اقتصادياته باستغلال الطاقة الفارغة فى رحلة الذهاب فى معظم الاحوال .

تطور الاسطول البحرى المصرى :

ساعد موقع مصر الجغرافى بين الشرق والغرب ، وطول سواحلها الممتدة على البحرين : الأبيض والأحمر ، على زيادة أهمية النقل البحرى فى مصر :

وقد عرفت مصر من أقدم العصور بنشاطها البحرى ، فقد كانت هناك تجارة على سواحل البحر الأحمر تربط بين مصر ودول شرق افريقيا وآسيا ، كما كانت السواحل المصرية للبحر الأبيض فى حركة مستمرة مع دول جنوبى أوربا وبلاد الشام ، وهو أمر كانت معه مصر منفذاً هاماً من وإلى دول العالم فى النقل البحرى . إلا أن صناعة النقل البحرى فى مصر ، أخذت فى التدهور فى عهد الاحتلال العثمانى ، ثم انتعشت فى عصر محمد على فى أوائل القرن التاسع عشر ، ثم تدهورت ثانية فى عهد الاحتلال البريطانى .

وفى أوائل القرن العشرين ، بدأت صناعة النقل البحرى فى الظهور بإنشاء شركة بواخر البوستة الخديوية ، ثم تبعتها شركة اسكندرية للملاحة البحرية . ومع زيادة حجم تجارة مصر الخارجية عقب الحرب الثانية ، ازداد الاهتمام بالنقل البحرى حتى بلغ حجم الاسطول الوطنى فى عام ١٩٦١ (قبل التأميم) ٢٢٧,٠٠٠ طن ، وكان فى ذلك الحين يعد من أكبر الاساطيل التجارية فى الشرق الأوسط .

الوضع الحالى للاسطول البحرى التجارى المصرى :

فى الوقت الذى تزايد فيه حجم تجارة مصر الخارجية من ناحية ، وما قامت به الدول المجاورة برفع كفاءة اساطيلها التجارية من ناحية أخرى - أخذ الاسطول التجارى المصرى فى التناقص عدداً وحجماً حتى بلغ حجمه فى عام ١٩٧٠ نحو ١٨٩,٠٠٠ طن ، ثم ارتفع فى عام ١٩٧٤ الى ٢١٦,٠٠٠ طن ، أى أن حجمه بعد مرور ١٣ عاماً أصبح اقل من طاقته فى عام ١٩٦١ ، علاوة على أن أكثر من ٥٠٪ من وحداته قد تجاوز عمره الاقتصادى ، ويرجع ذلك الى أسباب عديدة منها :

- قوانين التأميم ، وعدم تشجيع رؤوس الأموال الوطنية على الاستثمار فى النقل البحرى .

- عدم اعتماد الدولة الاستثمارات اللازمة لتحديث الاسطول

التجارى .

واعتباراً من عام ١٩٧٤ أخذ الاسطول التجارى البحرى المصرى فى التزايد ، كما سمحت الدولة للقطاع الخاص بامتلاك السفن التجارية ،

وبذلك ارتفع حجم الاسطول التجارى المصرى من بداية عام ١٩٧٨ الى ٤١٩,٠٠٠ طن .

واذا كان ما يقوم بنقله الاسطول التجارى المصرى لا يتجاوز ١٥٪ من اجمالى البضاعة العامة ، وانه لم ينقل حتى نهاية عام ١٩٨٢ اية بضائع صلب جاف (مثل القمح والفحم ...) وهى تتجاوز اكثر من ٧٠٪ من حجم تجارة مصر الخارجية - باستثناء الصلب السائل (البترول ، وغيره) ، فإن نسبة ما تنقله السفن التى ترفع العلم المصرى من مجموع التجارة المنقولة بحرا لا تتجاوز ٥٪ فقط .

لذلك فان الاهتمام بطاقة النقل البحرى ، والعمل على تحقيق رفع كفاءته بتشجيع رؤوس الاموال الوطنية على انشاء شركات ملاحية ، ورؤوس الاموال الاجنبية على انشاء شركات مشتركة فى مجال النقل البحرى - قد ادى الى انشاء ما يزيد على ١٠ شركات وطنية ملاحية ترفع العلم المصرى ، وهو امر ينتظر معه تضاعف حجم الاسطول الوطنى فى نقل تجارة مصر الخارجية التى زادت بسبب زيادة استثمارات خطة التصنيع ، وزيادة الكميات المستوردة من المواد التموينية وخصوصا الحبوب والاشخاب والبضائع العامة المتنوعة ، ولاسيما حديد التسليح والاسمنت ، مع زيادة عدد السكان ، علاوة على تشجيع القطاعين العام والخاص على الاستيراد فى ظل سياسة الانفتاح الاقتصادى .

وبالتالى فالامر يستلزم زيادة حجم الاسطول التجارى البحرى الوطنى ، مع تحديد مواصفات وحداته كما ونوعا .

حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا :

لدراسة وتحديد حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا ، يلزم التعريف ببعض المسميات فى مجال النقل البحرى ، حيث يجرى العمل بين المنظمات الدولية ورجال التجارة الخارجية ، وكذلك الجهات التى تعمل فى نقل البضائع على اطلاق بعض مسميات على نوعية البضائع التى تتداول بالموانى حتى يمكن متابعتها .

وقد جرى العرف البحرى على تقسيم البضاعة الجافة التى يتم

نقلها بحرا الى قسمين :

أولا - البضاعة العامة :

وهى البضاعة التى يمكن تعبئتها فى حاويات أو نقلها على سفن البضاعة العامة ، وتنقسم الى :

- الزيوت والشحومات
- سلع تموينية وحاصلات زراعية (عدا ما يرد فى التقسيمات الخاصة) .

- بضائع يتم نقلها فى حاويات .

- بضائع يتم نقلها على سفن تقليدية (سفن بضاعة عامة) .

ثانيا - بضاعة صلب جاف :

وتنقسم الى :

x خامات ومواد أولية ، وتشمل :

- الحبوب (قمح - ذرة) .

- الفوسفات .

- الفحم .

- بوكسايت (تراب الامونيا) .

وقد اضيف اليها :

- الاسمنت غير المعبأ .

- الاسمدة غير المعبأة .

- الملح غير المعبأ .

x بضاعة صلب جاف معبأ :

وهى البضاعة التى يمكن نقلها فى عبوات خاصة ، كما يمكن تحديد

حجم العبوة ووزنها ، وبالتالي يمكن تحديد مقاييسها ومعاييرها ،

وتداولها نمطيا وفقا لهذه المعايير ، ومن هذه الأصناف :

- الدقيق .

- القطن الخام .

- الأرز .

- السكر .

- الاسمنت .

- الورق .

x بضاعة ذات طبيعة خاصة :

وهى تلك البضائع التى ترد بكميات كبيرة بمقاييس تختلف من

صنف الى صنف داخل المجموعة الواحدة ، بكميات أو احجام كبيرة ،

ومن أمثلة ذلك :

- الخشب . - الحديد والصلب .

- ماكينات وعربات ومعدات ثقيلة .

وقد التزمت جميع المكاتب الاستشارية التي اشتركت في تحديد حجم التجارة الخارجية في مصر حتى عام ٢٠٠٠ بهذه التقسيمات .
تحديد حجم ونوعيات البضاعة الجافة المتداولة على الموانئ :

الموقف الحالي لحجم ونوعيات البضاعة الجافة المنقولة بحرا :

بلغ حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا في عام ١٩٨١ من البضاعة الجافة ١٧٤.٢٥ مليون طن ، مقابل ١٣٧.٢٥ مليون طن في عام ١٩٨٢ ، وذلك على الوجه التالي :

(الألف طن)

	١٩٨١			١٩٨٢			
	واردات	مصادرات	المجموع %	واردات	مصادرات	المجموع %	
بضاعة جافة	١٧٨٦٨	٥٠٧	١٨٣٧٥	٧٣	١٨٤١٥	١٨٩٢٨	٧٥
بضاعة عامة	٥٧٧٤	١٠٢٥	٦٧٩٩	٢٧	٥٠٧٣	١١٣٦	٢٥
الإجمالي	٢٣٦٤٢	١٥٣٢	٢٥١٧٤	١٠٠	٢٣٤٨٨	١٦٤٩	١٠٠
النسبة المئوية	٩٤%	٦%	١٠٠%	٩٣.٥%	٦.٥%	١٠٠%	

ومن الجدول السابق يتبين ما يلي :

- ان اجمالي الواردات يمثل نحو ٩٤% من حجم التجارة ، بينما لم تتجاوز المصادرات ٦% .

- ان حجم البضاعة الصب الجاف يمثل ٧٣% من حجم التجارة الخارجية المصرية في عام ١٩٨١ ، ارتفع الى ٧٥% في عام ١٩٨٢ ، بسبب الزيادة المطردة في واردات الحبوب .

- ان الواردات في البضاعة الصب الجاف تمثل ٩.٧% من حركة البضاعة الصب الجاف في عامي ٨١ ، ٨٢ ، كما يمثل مجموعة البضاعة الصب الجاف ٧١% و ٧٣% من حجم البضاعة الاجمالية المتداولة بالموانئ المصرية ، في خلال عامي ٨١ ، ٨٢ على التوالي .

- ان هناك زيادة في حركة البضاعة الصب الجاف على البضاعة العامة ، وبصفة خاصة في واردات البضاعة الجاف التي زادت عام ١٩٨١ بنحو ٥٤٧ ألف طن .

وتحليل حركة الواردات والمصادرات من السلع والخدمات المستوردة والمصدرة خلال عامي ٨١ ، ٨٢ من الصب الجاف ، يتضح أن زيادة الواردات ترجع أساسا الى زيادة الوارد من الأسمنت .

ومن هنا يتبين أهمية الدور الذي تلعبه حركة البضاعة الصب الجاف بصفة عامة في التجارة الخارجية المصرية ، وبصفة خاصة الواردات منها .

والجدول التالي يوضح بيان واردات مصر ومصادراتها خلال عامي ٨١ ، ٨٢ من البضاعة العامة .

بالألف طن

البيان	١٩٨١			١٩٨٢		
	واردات	مصادرات	مجموع	واردات	مصادرات	مجموع
زيوت وشحومات	٣١٤	—	٣١٤	٢٠٤	—	٢٠٤
سلع تموينية وزراعية	٨٢٢	١٧٨	١٠٠٠	٥٧٠	٤٣١	١٠٠١
بضائع في حاويات	١٢٩٩	٢٢٧	١٥٢٦	١٠٢٨	٢٠١	١٢٣٩
بضائع عامة مختلفة	٣٣٣٩	٦٢٠	٣٩٥٩	٣١٦١	٥٩٤	٣٧٥٥
مجموع البضاعة عامة	٥٧٧٤	١٠٢٥	٦٧٩٩	٥٠٧٣	١٢٢٦	٦٢٩٩

تطور حجم البضاعة الجافة المنقولة بحرا حتى عام ٢٠٠٠ يلزم لمعرفة حجم التجارة ، لأي سلع من السلع استيرادا وتصديرا ، ما يأتي :

- تحديد حجم الاستهلاك والانتاج الحالي لكل سلع .
- بيان درجة الاكتفاء الذاتي لكل من الانتاج الزراعي والصناعي المحلي .

- حصر عناصر الاستيراد في الاستهلاك وكيفية ترشيده .
- دراسة اسباب انخفاض الانتاج ومدى تنميته بالامكانيات المتاحة .
ولما كان تطور الاستهلاك في السنوات الماضية يعتبر العامل

الاساسى لتحديد الاتجاه أو التنبؤ بالمستقبل ، فانه يتعين دراسة ما يأتى :

- معدل النمو السكانى حتى عام ٢٠٠٠ .

- التغيير فى انماط الاستهلاك .

- الهجرة السكانية من الريف الى الحضر وإلى المدن الجديدة .

كما يتعين دراسة مشروعات الانتاج الصناعى والزراعى والتعدينى المتوقع قيامها بالامكانات المتاحة ، مع أخذ العناصر الآتية فى الاعتبار:

- اثر التقدم التكنولوجى فى الصناعة ، ولا سيما بالنسبة لاستخدام بدائل صناعية تحل محل مواد طبيعية .

- اثر التوسع فى زراعة الصحارى وما يحققه من زيادة المحاصيل الزراعية .

- اثر الانتفاع بانتاجية الارض المزروعة وزيادة غلة القدان .

- الاستخدام الآلى وترشيده والحد من استخدام الحيوانات فى

الزراعة والنقل .

وفى حالة وضع خطط واضحة المعالم لاستراتيجية النمو الزراعى والصناعى ، فانه يمكن الاسترشاد بالتسلسل الزمنى لكل من الاستهلاك الفعلى والانتاج المحقق فى السنوات السابقة .

وقد قام العديد من بيوت الخبرة الاجنبية باعداد دراسات تحدد توقعات التجارة الخارجية لمصر فى عام ٢٠٠٠ . وقد اختلفت الدراسات فيما بينها فى تحديد حجم البضاعة ونوعياتها وتوزيعها على الموانى .

ونظرا لتباين النتائج التى توصلت اليها بيوت الخبرة ، فقد قامت اللجنة الاستشارية الفنية للموانى بعمل تقديرات لحجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا حتى عام ٢٠٠٠ ، تحديثا للدراسة التى سبق ان قامت بها فى عام ١٩٧٨ عن البضاعة الصب الجاف بصفة خاصة ، على ضوء البيانات المتاحة واسترشادا بتقارير واحصاءات الجهات المعنية ، ومنها تقرير الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء ، وتقارير مكاتب الخبرة الاستشارية .

والجدول الوارد فى الصفحة التالية يوضح ما اسفرت عنه دراسات المكاتب الاستشارية من تقدير حجم التجارة الخارجية لمصر المنقولة بحرا ، مذيلا بتقديرات اللجنة الاستشارية للموانى .

وقد انتهت الدراسة التى قامت بها اللجنة الاستشارية الفنية للموانى الى أن حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا (عدا الصب السائل) على الموانى المصرية ، سوف يصل الى ٢٣.٩١٥ مليون طن فى عام ١٩٨٧ ، وإلى ٤٧.١٣٠ مليون طن فى عام ٢٠٠٠ ، موزعة على النحو التالى :

	عام ١٩٨٧		عام ٢٠٠٠	
	واردات	صادرات	واردات	صادرات
بضاعة صب جاف	١٤٩٧٠	٨٠٠	٢٧.٧٧٠	٢.٦٢٠
بضاعة عامة	٦.٤٧٥	١٦٧٠	١٢.٢٠٠	٤.٥٤٠
المجموع	٢١.٤٤٥	٢.٤٧٠	٢٩.٩٧٠	٧.١٦٠

ويمقارنة هذه الأرقام مع ما تحقق فى عام ١٩٨٢ يتبين الآتى :

- انخفاض اجمالى البضاعة المنقولة فى عام ٨٧ عنه فى عام ٨٢ بصفة عامة ، من ٢٥.١٣٧ مليون طن فى ١٩٨٢ الى ٢٣.٩١٥ مليون طن ١٩٨٧ ، ويرجع ذلك الى انخفاض الواردات من الاسمنت والاسمدة بصفة خاصة لتصنيعها محليا .

- زيادة الصادرات من ١.٦٤٩ عام ١٩٨٢ الى ٢.٤٧٠ فى عام ١٩٨٧ ، ويرجع ذلك الى تشجيع تصدير الانتاج من الحاصلات الزراعية .

والجدول الوارد فى صفحتى ١٣٨ ، ١٣٩ يوضح تطور حركة البضائع المنقولة بحرا حتى عام ٢٠٠٠ :

الاسطول الوطنى المصرى ومدى مساهمته فى نقل البضاعة المصرية :

الموقف الحالى للاسطول الوطنى :

- تبعا لبيانات ١٩٨٢ ، تمتلك جمهورية مصر العربية ٧٥ سفينة اجمالى حمولتها ٥٢١٤٤٨ موزعة على النحو الآتى :

تقديرات المكاتب الاستشارية لحجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا

المجموع				بضاعة عامة			بضاعة صلب جاف			البيان
مجموع	صافيات	واردات	مجموع	صافيات	واردات	مجموع	صافيات	واردات		
٦٤٤٥٠	٢١٨٠٠	٤٢٦٥٠	٩١٣٥	١٩٥٠	٧١٨٥	٥٥٣١٥	١٩٨٥٠	٢٥٤٦٥	دراسة مكتب بيسوم	
٥٨٧٤٤	٣٨٨٧٦	١٩٨٦٨	١٦٥٦٦	١١٢١١	٥٣٥٠	٤٢١٧٨	٢٧٦٦٠	١٤٥١٨	دراسة هاريس القومية	
٧٩٥٤٠	٤٠٣٧٠	٣٩١٧٠	١٦٦٠٠	١١٢٤٠	٥٣٦٠	٦٢٩٤٠	٢٩١٣٠	٣٣٨١٠	دراسة هاريس دمياط	
٤٠٧٨١	٣٠٥٩	٣٧٧١٢	٢٥٦٠	١٧٣٥	٠٨٢٥	٢٨٢١١	١٣٢٤	٢٦٨٨٧	دراسة نديكو	
٤٧١٣٠	٧١٦٠	٣٩٩٧٠	١٦٧٤٠	٤٥٤٠	١٢٢٠٠	٣٠٣٩٠	٣٦٢٠	٢٧٧٧٠	تقديرات اللجنة الاستشارية الفنية للموانئ	

ملحوظة:

* الأرقام في الجداول عالية تمثل حجم التجارة الخارجية لمصر في عام ٢٠٠٠ (بدون الصب المسائل) ولا يمثل ما يجب أن تكون عليه طاقة الموانئ المصرية ، حيث أن طاقة أي ميناء يجب أن تزيد على حجم التجارة المتوقع لها بما يقل عن ٢٥ ٪ حتى يتقضى الميناء غرامات التأخير وزيادات التوالين .

بيان تجارة مصر الخارجية

المنقوله بحرا عام ٨٢ والمتوقع حتى عام ٢٠٠٠ (ألف طن) (الف طن)

البيان	فعلى عام ٨٢		مستهدف عام ٨٧		مستهدف عام ٩٢		مستهدف عام ٢٠٠٠	
	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر
(١) بضاعة صلب جاف (١) مجموع الحبوب قمح دقيق ذره	٤٢٢٧		٦٨٢٠		٧٦٠٠		٨٩٣٠	
	١٣٣١				٨٨٠		—	٩٠
	١٣٩١		١٢٠٠					
(٢) فوسفات (بخلاف المتداول فى موانئ تعدينية	٦٩٤٩	—	٨٠٢٠	—	٨٤٨٠	—	٨٩٣٠	٩٠
(٣) فحم	—	٣٠٣	—	٣٠٠	—	٣٠٠	—	٣٠٠
(٤) خامات الحديد	١٢١٣	—	٢٠٠٠	٢٠	٥٤٠٠	٢٠	٨٠٠٠	٢٠
اتريه / بريت	١٦٣	٥	٧٩٠	—	١٢٧٠	—	٢٧٢٠	
(٥) بوكسايت / امونيا	٢٦٦	—	٣٠٠	٣٠٠	٣٠٠	٣٠٠	٣٠٠	
(٦) اسمنت	٦٥٢٧	١	—	—	٥٠٠	—	—	٧٠٠
(٧) اسمده	٣٣٥	٢	٣٠	٣٠	٤٠	٣٣٠	٥٠	٤٢٠
(٨) ملح كينيرت	٧٣	٢	٢٠٠	٢٠	٣٠٠	٢٠	٤٠٠	٢٠
مجموع (١)	١٥٤٢٦	٣١٣	١١٣٤٠	٣٤٠	١٥٧٩٠	١١٧٠	٣٠٤٠٠	١٥٥٠

تابع بيان تجارة مصر الخارجية

(الف طن)

البيان		فعلى عام ٨٢		فعلى عام ٨٧		مستهدف عام ٩٢		مستهدف عام ٢٠٠٠	
		وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر
(ب) بضاعة حسب أخرى									
٩) قطن منتجات قطنيه		—	١٤٤	٥٠	١٧٠	٤٠	١٥٠	٣٠	٩٠
١٠) أرز		٥	٣١	—	١٧٠	—	٣٣٠	—	٨٠٠
١١) سكر		٧٣١	—	٦٠٠	٢٠	٧٠٠	٣٠	٨٠٠	٣٠
١٢) ورق		٢٨	—	١٠٠	—	١٣٥	—	٢٠٠	—
أخرى		—	—	—	—	—	—	—	—
مجموع (ب)		٧٦٤	١٧٥	٧٥٥	٣٦٠	٨٧٥	٥١٠	١٠٣٠	٩٢٠
(ج) بضاعة ذات طبيعته :									
١٣) خشب		١٠٦٥	—	١٤٢٥	—	١٩٠٠	—	٣٠٤٠	—
١٤) حديد وصلب		٨٩٧	١	٩٥٠	٥٠	٨٤٠	١٠٠	٣٣٠٠	١٠٠
١٥) معدات ثقيله		٢٥٣	٢٤	٥٠٠	٥٠	٦٥٠	٥٠	١٠٠٠	٥٠
وعربات أخرى		١٠	—	—	—	—	—	—	—
مجموع (ج)		٢٢٢٥	١٥	٢٨٧٥	١٠٠	٢٣٩٠	١٥٠	٦٣٤٠	١٥٠
اجمالى البضاعة		١٨٤١٥	٥٠٣	١٤٩٧٠	٨٠٠	٢٠٠٥٥	١٨٣٠	٢٧٧٧٠	٢٦٢٠
د- البضاعة العامه :									
١٦) زيوت وشحومات		٢٠٤	—	—	—	—	—	—	—
١٧) سلع تموينيه وزراعية		٥٧٠	٣٤١	—	—	—	—	—	—
١٨) بضائع فى حاويات		١٠٣٨	٢٠١	—	—	—	—	—	—
١٩) بضائع عامه مختلفه		٣١٦١	٥٩٤	—	—	—	—	—	—
مجموع البضاعة العامه		٥٠٧٣	١١٣٦	٦٤٧٥	١٦٧٠	٨٢٦٠	٢٤٥٠	١٢٢٠٠	٤٥٤٠
اجمالى البضاعة الجافه		٢٣٤٨٨	١٦٣٩	٢١٤٤٥	٢٤٧٠	٢٨٣١٥	٤٢٨٥	٣٩٩٧٠	٧١٦٠
اجمالى التجاره		٢٥١٢٧		٢٣٩١٥		٣٢٥٩٥		٤٧١٣٠	

٢٨ سفينة مجموع حمولتها ٢٠٩٥٤٦ طن تخص الشركة المصرية للملاحة البحرية .

٢٧ سفينة مجموع حمولتها ٢١١٩٠٢ طن تخص شركات خاضعة لقوانين الاستثمار وذلك يكون مجموع السفن ٧٥ وحمولتها ٥٢١٤٤٨ . ولا يدخل فى ذلك سفن القطاع الخاص ذات الحمولات الصغيرة . وباستبعاد ناقلات البترول والركاب فان الاسطول التجارى يشمل :

سفن بضاعة عامة	عبارات		سفن صب جاف		المجموع	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
المصرية للملاحة	٣٣	٢١٣٨٢٥	-	-	٣٣	٢١٣٨٢٥
شركات أخرى	٢٧	١٥٥١٦٧	١	٢٨٤٠٠	٢٤	١٩٨٥٦٧
	٦٠	٣٦٨٩٩٢	١	٢٨٤٠٠	٦٧	٤١٢٣٩٢

أى أن جمهورية مصر العربية لا تمتلك حتى نهاية ١٩٨٣ غير سفينة حبوب واحدة (صب جاف) . وموضح على المصفحتين التاليتين بيانات هذه السفن .

النقل البحرى وإدارة تشغيل السفن :

يمثل مرفق النقل البحرى الدعامة الأساسية التى يرتكز عليها ازدهار التجارة الخارجية ، التى تسهم بدورها فى عملية التنمية الاقتصادية لمصر . ولما كانت السفينة هى وسيلة الملاحة البحرية ومحور النقل البحرى ، فقد عنيت بها الدول البحرية التى تمتلك اساطيل تجارية عناية كاملة . كما تعمل الشركات والهيئات الملاحية ، التى تمتلك السفن التجارية ، من أجل المحافظة على اسطولها وصيانتها والعناية به ، وتشغيله تشغيلاً اقتصادياً ، تحقيقاً للمبدأ الاقتصادى المعروف « أقل ما يمكن من تكاليف التشغيل واكبر ما يمكن من الإيرادات » .

وهناك خمسة اساليب رئيسية لإدارة وتشغيل السفن ، وهى :

امتلاك وإدارة وتشغيل السفن :

وهو الأسلوب السائد ، ويتعمل فى امتلاك وتشغيل السفن ، أى ان

تقوم الشركة المالكة للسفن بإدارتها وتشغيلها ، وفى سبيل تحقيق ذلك تقوم باختيار ممثليها فى الخارج ، مع انشاء الأجهزة الخاصة بالتشغيل ومنها : ادارات التسويق والخطوط والوكلاء ، وهى ادارات اساسية تتبع الجهاز التجارى فى أغلب تنظيمات شركات النقل البحرى .

وقد يكون لهذا الأسلوب ما يبرره لتحقيق الاهداف وسيطرة الشركة على ادارة تشغيل سفنها ، غير أن عيوب هذا النظام تظهر فى الشركات التى تمتلك عددا قليلا من السفن ، حيث يمثل هذا الجهاز التجارى المختص عبئا لا يتناسب مع حجم الاسطول الذى تمتلكه وتديره الشركة .

المشروعات المشتركة :

وهو أسلوب يقوم فيه مشروع مشترك بين شركات وطنية للملاحة وشركة اجنبية ، بهدف الحصول على تشغيل امثل للسفن .

ومن مزايا هذا النظام ، الحصول على أسلوب تسويقى متميز عن العمل منفردا ، علاوة على الخبرة التى يعطيها الشريك الأجنبى فى ادارة وتشغيل السفن . وهذا النظام - برغم مزاياه - يحصل فيه الشريك الأجنبى فى العادة على نصيب الأسد من عائد التشغيل .

شركات إدارة وتشغيل السفن :

وهو أسلوب تحتفظ فيه الشركة المالكة بملكيتها للسفن ، على أن تسند إدارة هذه السفن لشركة متخصصة ، تسمى شركة ادارة ، وهى فى العادة تستقطب خبرة الادارة التجارية فى التشغيل . وتقوم هذه الشركة - بالنيابة عن اصحاب السفن - بوضع البرامج والخطط وأسلوب الادارة ، سواء كان على خطوط منتظمة أو على رحلات غير منتظمة ، بما يحقق أعلى اقتصاديات فى التشغيل لكل سفينة ، وتكون ادارة هذه الشركات ، إما بمقابل سنوى عن كل سفينة تدار ، أو عن كل رحلة دائرية ، أو أن تقوم بالمشاركة فى الناتج النهائى للربح ، أو أن يكون نصيب الادارة من كلا الأمرين (مقابل ادارة للسفن + حصة فى الأرباح المحققة) . ومن مزايا هذا النظام ، تخفيف عبء التشغيل على عاتق الشركة المالكة .

قامت هذه السفن بنقل تجارة مصر الخارجية على النحو التالي (الأرقام بالطن) :

	واردات	صادرات	المجموع
سفن المصرية للملاحة	٥٢٣٣٧٥	٥٣٧١١	٥٧٧٠٨٦
سفن وطنية أخرى	٨١٦٧٤٢	١٣٥٤٤٤٨	٩٥٢١٩٠
المنقول على سفن مصرية	١٠٣٤٠٠١١٧	١٨٩١٥٩	١٥٢٩٢٧٦
إجمالي حجم التجارة	٢٣٠٤٨٨٠٠٠	١٠٦٤٩٠٠٠	٢٥٠١٣٧٠٠٠
نسبة المنقول على السفن الوطنية	٥٠٧	١٠٥	٦٠١

وبتحليل ما تم نقله على السفن الوطنية من البضاعة العامة والبضاعة الصب الجاف بالطن يتبين التالي :-

	على سفن بضاعة عامة	على سفن بضاعة صب	المجموع
بضاعة ذات طبيعته صب جاف	—	—	—
على سفن المصرية للملاحة	٤٤٨١٧	—	٤٤٨١٧
سفن وطنية أخرى	١٢٠٠٠	٢٦٤٢٧٥	٢٧٦٢٧٥
بضاعة عامة	٥٦٨١٧	٢٦٤٢٧٥	٣٢١٠٩٢
على سفن المصرية للملاحة	٥٣٢٢٦٩	—	٥٣٢٢٦٩
على سفن وطنية أخرى	٦٧٥٩١٥	—	٦٧٥٩١٥
أجمالي المنقول على سفن مصرية	١٢٠٨١٨٤	٢٦٤٢٧٥	١٥٩٢٧٦

ومن الجدول السابق وبمقارنة ماتم نقله من مجموع حركة البضاعة الواردة والصادرة من الموانئ تبين :-

البیان	بضاعة عامة	بضاعة صب جاف	المجموع
ماتم نقله	١٢٠٨١٨٤	٣٢١٠٩٢	١٥٩٢٧٦
حجم التجارة الخارجية	٦٢٠٩٠٠٠	١٨٩٢٨٠٠٠	٢٥١٣٧٠٠٠
نسبة المنقول على السفن الوطنية	١٩٠٥	١٠٧	٦٠١

بيان بعدد سفن البضاعة العامة وسفن العبارات وسفن الصب
الجاف :

يوضح الجدول التالى اسماء شركات الملاحة المصرية وعدد حمولة
السفن التى تمتلكها كل منها مقسمة على سفن البضائع العامة والعبارات
وسفن الصب الجاف :
(الحمولة بالطن)

اسم الشركة	بضاعة عامة		عبارات		صب جاف		الاجمالى	
	عدد	الحمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
(١) المصرية للملاحة البحرية	٣٣	٢١٣٨٢٥					٣٣	٢١٣٨٢٥
(٢) العربية للملاحة البحرية	٧	٢٨٧٢٠					٧	٢٨٧٢٠
(٣) الفرعونية للملاحة	٩	٢١٧٠٢					٩	٢١٧٠٢
(٤) مصر ادفور للملاحة	٢	١٩٦٠	١	٢٨٤٠٠	٣	٤٠٣٦٠	٣	٤٠٣٦٠
(٥) المصرية الاسبانية للملاحة	٤	١٢٢٧٦					٤	١٢٢٧٦
(٦) الاتحاد العربى للنقل البحرى	٣	١٨٩٠٠	١	٩٤٠	٤	١٩٨٤٠	٤	١٩٨٤٠
(٧) اسكندرية للملاحة والاعمال البحرية	٦	٣٦٢٢٩	٣	٢١٠٠	٩	٢٨٣٢٩	٩	٢٨٣٢٩
(٨) المصرية الدولية للملاحة	٣	٣٧٣٤٠			٣	٣٧٣٤٠	٣	٣٧٣٤٠
	٦٠	٢٦٨٩٩٢	٦	٥٠٠٠	١	٢٨٤٠٠	٦٧	٤١٢٣٩٢

التأجير :

وهو نمط من انماط ادارة تشغيل السفن ، تقوم فيه الشركات المالكة بتأجير بعض سفنها عارية ، أو بمشارطات زمنية لشركات أخرى تقوم بتشغيلها .

ومن مزايا هذا الأسلوب ، أن تحتفظ الشركات بملكيته لوجدها ، مع تحقيقها لعائد مناسب بالتأجير . وفي هذه النمط تقوم الشركات المستأجرة بالعمل على التشغيل بالأسلوب الاقتصادي ، لكي تحقق أقصى عائد مناسب بعد استبعاد مقابل التأجير .

التجمعات الملاحية :

وهو أسلوب عمل تتجمع فيه السفن الوطنية العاملة ، بأن تضع كل شركة مالكة عددا من سفنها في هذا التجمع ، ويدار مجمع السفن من ممثلي الشركات المالكة للسفن ، مع اسناد عملية التشغيل الى المجمع الذي يقوم بدوره بتحديد اتجاهات التشغيل لكل سفينة ، للحصول على أكبر حجم بضائع لنقلها على السفن ، سواء أكانت هذه البضائع خاصة بمصر أم بضائع أجنبية موجهة الى « موانئ » أخرى ، وبذلك يتحقق التشغيل الأمثل دون الاضرار بمصالح مصر القومية ، ويتم توزيع الارباح المحققة من هذا الأسلوب في الادارة على جميع اصحاب السفن ، بنسبة حمولتها أو بنسبة ما تحقق لكل منها من ايراد في التشغيل .

ومن مزايا هذا الأسلوب أيضا ، الحد من عدد العاملين بالجهاز التجارى للشركات ، مع ايجاد كوادر فنية للتسويق الملاحى . ويمكن أن يرتبط التجمع الوطنى المشار اليه بتجمع دولى فى بعض المناطق ، يستخدم فى نقل بعض البضائع المنقولة بحرا .

وهذه التجمعات قد تكون مطلقة ، أى تسرى على جميع أنواع السفن وعلى جميع المناطق ، وقد تكون مخصصة لنوعيات معينة من السفن ، كما قد تكون مقصورة على مناطق محددة .

سياسة النقل البحرى الدولى :

المنافسة فى نقل البضاعة بحرا :

الأصل فى نقل البضاعة بحرا ، هو أن يتم فى ظل المنافسة الحرة

وذلك لتحقيق :

- التمتع بمزايا تقسيم العمل والتخصص ، الأمر الذى يؤدي الى الاستغلال الأمثل .

- الحصول على أقل أسعار نوالين لنقل البضائع فى ظل المنافسة .

- الحصول على خدمات أحسن ، وبالتالي تدعو المنافسة الى التفوق التكنولوجى والعلمى فى النقل البحرى .

- الحد من الاحتكارات .

وقد طلب الكثير من اتحادات أصحاب السفن بترك حرية نقل البضائع على السفن الناقلة ، دون اشتراط بنقل البضائع على السفن الوطنية ، الا أن الحكومات المختلفة وجدت نفسها مضطرة للتدخل لحماية أساطيلها الوطنية فى مواجهة الاساطيل الأجنبية . ومن جهة أخرى سعت هذه الحكومات الى تشجيع صناعة بناء السفن ، وبالتالي نقل بضائعها على سفنها الوطنية .

ومن الأسباب الرئيسية التى دعت هذه الحكومات الى التداخل :

- حماية صناعة السفن فى بلادها .

- تشجيع انشاء شركات ملاحية وطنية .

- السرعة فى تحسين وضع ميزان المدفوعات ببناء سفن للدول الأخرى .

- اعتبارات الأمن القومى التى تستوجب نقل التجارة الخارجية على سفن وطنية ، خصوصا فى فترات الحروب والحصار الاقتصادى .

- توفير عملات اجنبية بدلا من النوالين المدفوعة للسفن الأجنبية .

- استخدام العمالة الوطنية فى مجال النقل البحرى .

دعم النقل البحرى :

تدعم الحكومات الشركات الوطنية للملاحة ، وقد تنوعت اساليب الدعم التى تمنحها الحكومات لهذا النشاط ، وذلك بوسائل منها :

- اعانات مباشرة لبناء السفن بالنسبة لترسانات البناء فى شكل منح أو قروض .

- اعانات لشراء سفن جديدة من الترسانات الوطنية (للشركات الملاحية) .

- اعانات تعويض خسائر التشغيل ، فى حالات التشغيل غير

الاقتصادى أو فى حالات الخطوط الموجهة .

- التمييز والتفضيل فى نقل البضائع الوطنية ، بالنص على بيع الصادرات CIF والواردات FOB .

- التمييز والتفضيل فى التراكى بالموانى الوطنية .

- الدخول فى اتفاقات تجارية ثنائية مع بعض الدول ، لتشجيع

النقل على سفن شركاتها الوطنية .

- الاحتفاظ للأسطول الوطنى بنقل التجارة الساحلية .

- الاصرار على نقل نسبة مئوية من البضائع على السفن الوطنية .

حماية النقل البحرى المصرى :

وفى مصر كان موقف الحكومة من أساليب دعم وحماية ورعاية النقل

البحرى على النحو التالى :

- بالنسبة للإعانات المباشرة لبناء السفن : لم تحظ الترسانات

الوطنية بالدعم اللازم فى البناء بالمفهوم العلمى المطلوب .

- بالنسبة لإعانات شراء سفن حبوب : حظيت الشركة المصرية

للملاحة البحرية - وفقا للقرار الجمهورى رقم ٤٠١ لسنة ١٩٧٤ المعدل

بالقرار الجمهورى رقم ٢٩٥ لسنة ١٩٧٩ - بدعم تمثل فى إعانات

سنوية لشراء سفن جديدة ، فى حين لم تمنح الشركات الوطنية المملوكة

بالكامل لمصريين دعما مماثلا لشراء سفن جديدة ، ولو فى صورة

قروض ميسرة بفوائد مخفضة .

- بالنسبة لإعانات تعويض خسائر التشغيل : وفقا للقرار

الجمهورى رقم ٤٠١ لسنة ١٩٧٤ المعدل بالقرار الجمهورى رقم ٢٩٥

لسنة ١٩٧٩ بشأن دعم النقل البحرى ، تحصل الشركة المصرية

للملاحة البحرية وحدها على دعم سنوى لتغطية خسائر التشغيل غير

الاقتصادى لبعض وحداتها ، كما تحصل الشركة أيضا على دعم

سنوى آخر لتجديد واجراء العمرات الجسيمة لوحداتها .

- بالنسبة للتمييز والتفضيل فى نقل البضائع الوطنية : انشئت

الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى (مارترانس) بهدف ربط

البضائع المصرية ، والعمل على نقلها على السفن الوطنية كلما امكن

ذلك . الا أن شركة مارترانس لم تنجح فى التحكم الا فى نسبة لا

تتجاوز ٢٥٪ على الاكثر من حجم التجارة الخارجية ، ويرجع ذلك الى

أن الجهات المستفيدة (المصدرة والمستوردة) تخرج فى كثير من

الحالات عن قاعدة التمييز فى نقل البضائع الوطنية .

- بالنسبة للتمييز والتفضيل فى تراكى السفن بالموانى المصرية :

تقوم الموانى المصرية بتحقيق هذا التفضيل الى حد كبير للسفن

الوطنية ، كما تقوم هيئة ميناء الاسكندرية بتخصيص عدد من الارصفة

للسفن الوطنية .

- بالنسبة للدخول فى اتفاقات ثنائية مع بعض الدول : قامت

الحكومة المصرية ، ممثلة ، فى وزارة النقل البحرى ، بمقد عدة اتفاقات

ثنائية - أغلبها مع دول اوربا الشرقية - لنقل البضائع بين مصر وتلك

البلاد متناصفة .

- بالنسبة للاحتفاظ للأسطول الوطنى بنقل التجارة الساحلية :

ويقصد بها فى مصر البترول ، فان هيئة البترول تستعين بناقلات

الشركة المصرية للملاحة البحرية فى نقل البترول الساحلى ، وكذا

بناقلات إحدى الشركات الوطنية (قطاع خاص) . ونظرا الى أن ما يتم

نقله ساحليا يزيد على طاقة الاساطيل الوطنية ، فان هيئة البترول -

تستعين حاليا بناقلات الشركات الاجنبية .

- بالنسبة للاصرار على نقل نسبة معينة من البضائع الوطنية :

نجح هذا الاتجاه أخيرا بالنسبة للحبوب فقط ، أما ما عدا ذلك فما زالت

سلع من البضائع الصب ، وبأحجام كبيرة ، تنقل من وإلى الموانى

المصرية على السفن الأجنبية ، وقد يكون ذلك راجعا الى عدم توافر

السفن اللازمة لدى الشركات الوطنية فى نقل هذه البضائع .

التطور المنتظر فى الأسطول الوطنى :

لا تتوافر المعلومات الكافية بالنسبة لاستثمارات شركات الملاحة

الوطنية فى اضافة سفن جديدة فيما يلى سنة ١٩٨٢ لنقل تجارة مصر

الخارجية ، فيما عدا الشركات الآتية :

اسم الشركة	سفن بضاعة عامة			بضاعة صلب جاف		الجملة بالطن	
	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة
المصرية للملاحة	٨	٣٠٠٠٠	٢	٧٦٠٠٠	١٠	١٠٦٠٠٠	١٠
مصر / أدكو	-	-	٢	٨٠٠٠٠	٢	٨٠٠٠٠	٢
مصر للنقل البحري	٣	٢٨٤٠٠	٤	١٦٣٢٠٠	٧	٢٠١٦٠٠	٧
الوطنية للملاحة	٦	٢٤٤٠٠٠	٦	٢٤٤٠٠٠	٦	٢٤٤٠٠٠	٦
	١١	٦٨٤٠٠	١٤	٥٦٣٢٠٠	٢٥	٦٣١٦٠٠	٢٥

وتشمل سفن البضاعة العامة :

٢ عبارة حمولة ٥٠٠٠ طن لكل منها للشركة المصرية للملاحة البحرية
٤ سفينة لدرجة (RO/RO) حمولة ٣٠٠٠ طن لكل منها ،
٣ سفينة متعددة الأغراض حمولة كل منها ١٢٨٠٠ طن لشركة مصر
لنقل البحري ، وبافتراض ثبات حجم الاسطول الحالي لباقي
الشركات الملاحية ، فإن أية إضافات ستكون مقابل ما سيتم تخريده
واستبعاده من خط التشغيل ، وعلى ذلك فإن حجم الاسطول التجارى
لمصر عام ٨٧ يصبح كما يلى :

	سفن بضاعة عامة			سفن بضاعة صلب جاف		المجموع بالطن	
	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة	عدد حمولة
لوضع العالى	٦٦	٣٧٣٩٩٢	١	٢٨٤٠٠	٦٧	٤١٢٣٩٢	٦٧
خانات الخط	١١	٦٨٤٠٠	١٤	٥٦٣٢٠٠	٢٥	٦٣١٦٠٠	٢٥
الإجمالي	٧٧	٤٤٢٣٩٢	١٥	٦٠١٦٠٠	٩٢	١٠٤٣٩٩٢	٩٢

وبافتراض تشغيل السفن الجديدة تشغيلاً اقتصادياً يواكب أسلوب
العمل بالنسبة للشركات الوطنية العاملة فى مجال النقل البحرى وعوامل
تشغيل الطن محمول ٥ طن بضاعة / سنة ، فإن حجم المنتظر نقله عام
٨٧ يصبح كما هو موضح بالجدول الوارد فى الصفحة التالية :

الحجم المطلوب اضافته للاسطول التجارى سنة ٢٠٠٠ :
وعلى ضوء البيانات السابقة ، مع الأخذ فى الاعتبار الاتجاه الى أن
يقوم الاسطول التجارى بنقل نحو ٣٠٪ من حجم التجارة الخارجية
المنقولة بحرا ، أى ما يعادل ٩٠١١٧ مليون طن بضاعة صلب جاف ،
وهو ٥٠٠٢٥ مليون طن بضاعة عامة ، بمجموع قدره ١٤٠١٤٢ مليون طن
- فإن الأمر يتطلب أن يكون حجم الاسطول على النحو الآتى :
٠ سفن بضاعة عامة ١٠٠٠٠٥ مليون طن محمول .
٠ سفن بضاعة صلب جاف ١٠٨٢٣ مليون طن محمول .
بمجموع اجمالى قدره ٢٠٨٢٨ مليون طن محمول .
وحيث ان حجم الاسطول المتوقع عام ١٩٨٧ طبقا لنفس الجدول

هو :

٠ سفن بضاعة عامة ٤٤٢٣٩٢ طن محمول
٠ سفن بضاعة صلب جاف ٦٠١٦٠٠ طن محمول
بمجموع قدره ١٠٤٣٩٩٢ مليون طن .
فإن الحجم المطلوب اضافته بعد عام ١٩٨٧ وحتى عام ٢٠٠٠ ، هو
على وجه التقريب :

الحجم المطلوب اضافته

نوع السفن	الحمولة
سفن بضاعة عامة	٥٦٠٠٠٠ طن محمول
سفن بضاعة صلب جاف	١٢٠٠٠٠٠ طن محمول
المجموع	١٠٧٦٠٠٠٠ طن محمول

نوعيات السفن المطلوب توافرها :

ويستدعى هذا وضع استراتيجية محددة - من الآن - لنقل البضائع
المصرية حتى عام ٢٠٠٠ ، تتضمن الاهتمام بتوفير : ناقلات الحبوب
الصلب ، وناقلات البضائع الصلب الجاف (غير الحبوب) ، وناقلات
البضائع العامة .

بيان بعدد سفن البضاعة العامة والعبارات والصب الجاف وحمولتها عام

١٩٨٧ م.

(الحمولة بالطن)

اسم الشركة	بضاعة عامة		عبارات		صب جاف		الاجمالي	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
(١) المصرية للملاحة البحرية	٢٩	٢٣٨٨٢٥	٢	٥٠٠٠	٢	٧٦٠٠٠	٤٣	٣١٩٨٢٥
(٢) العربية للملاحة البحرية	٧	٢٨٧٢٠					٧	٢٨٧٢٠
(٣) الفرعوني للملاحة	٤	٢١٧٠٢					٤	٢٠٧٠٢
(٤) مصر اذكو للملاحة			٢	١٩٦٠	٣	١١٨٤٠٠	٥	١٢٠٣٦٠
(٥) المصرية الاسبانيه للملاحة	٤	١٢٢٧٦					٤	١٢٢٧٦
(٦) الاتحاد العربي للنقل البحري	٣	١٨٩٠٠	١	٩٤٠			٤	١٩٨٤٠
(٧) اسكندرية للملاحة والاعمال البحرية	٦	٣٦٢٢٩	٣	٢١٠٠			٩	٢٨٣٢٩
(٨) المصرية النوايه للملاحة	٣	٣٧٣٤٠					٣	٣٧٣٤٠
(٩) مصر للنقل البحري	٣	٢٨٤٠٠			٤	١٦٣٢٠٠	٧	٢٠١٦٠٠
(١٠) الوطني للملاحة					٦	٢٤٤٠٠٠	٦	٢٤٤٠٠٠
المجموع	٦٩	٤٣٢٣٩٢	٨	١٠٠٠٠	١٥	٦٠١٦٠٠	٦	١٠٤٣٩٩٢

ناقلات الحبوب الصب : لما كان المنتظر استيراده من الحبوب عام ٢٠٠٠ ، سيصل الى ٨.٩٣٠ مليون طن ، وافتراض قيام الاسطول الوطنى بنقل ٤٠٪ من الحبوب الواردة الى مصر ، أى نحو ٣.٥٠٠ مليون طن ، ولما كان اسطول نقل الحبوب سيصل عام ١٩٨٧ الى ٦٠١,٦٠٠ طن ، ومن المقرر له نقل نحو ٣ ملايين طن - فان الأمر يستدعى التعاقد على شراء ناقلتي حبوب جديدتين ، حجم كل منها ٤٣,٠٠٠ طن .

ناقلات البضائع الصب غير الحبوب : سوف تزيد حركة التجارة المنقولة بحرا من البضاعة الصب الجاف ، غير الحبوب (الفحم، خام الحديد ، الخشب ، الحديد) حتى عام ٢٠٠٠ ، بحوالى ٦٠٠ الف طن سنويا ، ويقتضى الأمر بحث التعاقد على شراء السفن اللازمة لهذا النوع من البضاعة ، على أن يؤخذ فى الاعتبار العوامل الاقتصادية للتشغيل ، وكذلك ظروف الانتاج المحلى المتوقع من هذه البضائع ، وخاصة الفحم والحديد .

ناقلات البضائع العامة : حيث ان اسطول نقل البضائع العامة قدر بنحو ٤٤٢,٣٩٢ طن ، عام ١٩٨٧ ، بينما المطلوب عام ٢٠٠٠ سفن بضاعة عامة حمولتها ٥٦٠,٠٠٠ طن ، أى حوالى ٣٠٪ من حجم تجارة مصر الخارجية - فان الأمر يستلزم مضاعفة طاقة هذا الاسطول عما قدر له عام ١٩٨٧ ، مع اختيار أحجام ونوعيات السفن المناسبة للبضائع العامة المختلفة ، سواء المحمول منها داخل الحاويات ، أو البضائع الأخرى .

التوصيات

وقد أبرزت مناقشات المجلس لهذه الدراسة آراء واتجاهات ، من أهمها :

* ضرورة ربط طاقة الموانئ بطاقة الاسطول التجارى البحرى والبرامج والخطط ، سواء كانت صناعية أو زراعية ، حتى عام ٢٠٠٠ ، وكذلك بالنقل الداخلى بما فيه الصوامع والمخازن والثلاجات ، تجنيا

لدفع غرامات التأخير التى بلغت فى السنوات الماضية الملايين من الجنيهات التى كان من الممكن - فى حالة تجنب موجبات دفعها - استخدامها فى دعم وتطوير الاسطول .

* التركيز على تصنيع السفن اللازمة للاسطول التجارى البحرى فى الترسانات البحرية المصرية من كافة الحمولات ، وفقا لبرنامج زمنى محدد، مع امكان تنميط تصميمات السفن تبعا لنوعيات البضائع ، وذلك بهدف التيسير على هذه الترسانات وتحسين كفاءتها ، وتمكينها من سرعة الوفاء بالاحتياجات ، علاوة على تخفيض التكاليف .

* ضرورة عمل دراسات جدوى اقتصادية للمشروعات الخاصة بالاسطول التجارى البحرى وللحمولات الجديدة التى تضيفها ، تبرر طلب زيادة الاسطول ، خاصة ان قطاع النقل البحرى فى حاجة الى تطوير ، لتزايد حجم الصادرات والواردات .

* اتخاذ ما يلزم من اجراءات - بما فيها ضرورة التوافق مع الاسعار العالمية - لإمكان دخول النقل التجارى البحرى المصرى فى مجال المنافسة العالمية ، ويسهم فى تحقيق هذا الهدف تشجيع القطاع الخاص على القيام بالمشاركة فى هذا المجال ، مع تحرير قطاع النقل البحرى من بيروقراطية الأجهزة الحكومية .

* كلما زاد الاسطول التجارى زاد الاطمئنان ، وخاصة فى مجال نقل المواد الغذائية من الخارج ، ويمكن فى هذا المجال النظر فى امكان الاستعانة ببعض وحدات الاسطول الحربى - عند الضرورة - تحقيقا للامن الغذائى ، خاصة وأن المستورد من الغذاء يقرب من ثلثى الاستهلاك الكلى .

وعلى ضوء الدراسة السابقة وما سبق أن أوصى به المجلس فى الدورات الماضية بشأن موضوعات :

× النقل البحرى وورد القطاعين العام والخاص .
× الانفتاح الاقتصادى ومعمقاته فى مجال النقل البحرى والموانئ والتخزين .

الموانئ المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ .

فإنه يوصى ما يلى :

أولا : التأكيد على توصياته السابقة فى هذا المجال ، ومن أهمها :

* أهمية ان تجرى مراجعات مستمرة على فترات زمنية ، تشمل :

واقع قطاع النقل البحرى عامة وما يراهجه من معوقات وما يلقى عليه

من اعباء ، وامكانات الاسطول الوطنى ، والموانئ ومطاراتها . وذلك فى

امار شامل ضمن الخطط الخمسية المتتالية .

* وجوب ان يرتبط ترشيد الانتاج والخدمات فى هذا القطاع

بترشيد عملية اتخاذ القرارات الانتاجية والتنظيمية المختلفة .

* وجوب ان يواكب التخطيط لزيادة الوحدات رفع كفاءة الصيانة ،

وذلك للوفاء بالاحتياجات حتى سنة ٢٠٠٠ على الوجه الامثل .

* ضرورة زيادة الاهتمام بكفاءة العنصر البشرى ، وذلك من خلال

خطة تدريب شاملة لجميع تخصصات النقل البحرى : فنيا واداريا

وخدميا ، وتحويل ما يحتمل وجوده من عمالة زائدة - بعد التدريب -

لسد العجز فى التخصصات التى تعاني نقصا فى القوى البشرية ، مع

تقرير الحوافز اللازمة لمنع تسرب الخبرات العالية ، واستقطاب خبرات

جديدة .

ثانيا : مع الأخذ فى الاعتبار أن المجلس يدرس حاليا موضوع

الخدمات الملاحية بالتفصيل ، يوصى بما يلى :

* زيادة حجم الاسطول التجارى البحرى الوطنى مع تحديد وحداته

- كما ونوعا - لما تحققه هذه الزيادة من اعتبارات للأمن القومى فى

نقل التجارة الخارجية على سفن وطنية ، وتوفير للعملاء الأجنبية بدلا

من النوالين التى تدفع للسفن الأجنبية .

* ضرورة الالتزام بأن يقوم الاسطول التجارى الوطنى بنقل نسبة

من البضائع المصرية لا تقل عن ٣٠٪ من حجم التجارة الخارجية المنقولة

بحرا عام ٢٠٠٠ .

ويستلزم ذلك زيادة وحدات الاسطول على النحو الآتى :

- سفن بضائع عامة وعبارات بحمولة ٦٠ ألف طن لكى تمثل ٣٠٪

من هذه النوعية .

- ناقلات الحبوب حسب بحمولة ٨٠ ألف طن لكى تمثل ٤٠٪ من حجم

تجارة الحبوب وناقلات الصب الجاف غير الحبوب بحمولة ٦٠ ألف طن

لكى تمثل ٣٠٪ من هذه النوعية .

وذلك بعد اجراء دراسات الجوى الاقتصادية اللازمة .

* العمل على رفع كفاءة الترسانات البحرية المصرية مثل : شركة

ترسانة الاسكندرية وترسانة بور فؤاد ، لتتمكن من المساهمة الفعالة فى

بناء الاسطول التجارى البحرى المطلوب حتى عام ٢٠٠٠ ، ويمكن ان يتم

ذلك عن طريق اعانات مباشرة فى شكل منح أو قروض .

* حفز الشركات الوطنية المملوكة بالكامل للمصريين على شراء سفن

جديدة ، وذلك عن طريق دعمها بفروض ميسرة أو بفوائد مخفضة ،

أسوة بما اتبع مع بعض الشركات التابعة للقطاع العام .

* تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والاجنبية على الاستثمار فى مجال

النقل البحرى ، والمساهمة فى انشاء شركات مشتركة فى هذا المجال .

* الاحتفاظ للاسطول الوطنى بحق نقل تجارة مصر الساحلية من

البترول ، مع زيادة طاقة هذه الاسطول ، ليتم الاستغناء تدريجيا عن

استخدام ناقلات أجنبية فى هذا المجال ، وأن يؤخذ فى الاعتبار الجانب

الاقتصادى فى التشغيل .

* تحقيق اعلى اقتصاديات فى تشغيل كل سفينة ، عن طريق

استقطاب خبرة الشركات العالمية المتخصصة فى الادارة التجارية

للتشغيل .

* التمييز والتفضيل فى نقل البضائع الوطنية ، وذلك بالنص على

بيع الصادرات CIF والواردات FOB لتمكين الاستخدام الاقتصادى

للاسطول الوطنى ، بما لا يتعارض مع سيولة التصدير والاستيراد ، وأن

يؤخذ فى الاعتبار طاقة هذا الاسطول ، وكذلك المعاهدات الدولية .

* توسيع نطاق الاتفاقات الثنائية مع بعض الدول الغربية والشرقية

بغرض نقل البضائع بين مصر وتلك البلاد مناصفة ، وذلك على نمط ما
تم مع بعض دول أوروبا الشرقية .

نحو سياسة مستقبلية لنقل الجوى والطيران المدنى

الطيران فى مصر :

قامت شركة المواصلات البريطانية فى أول عام ١٩٢٧ بافتتاح خط
جوى بين لندن والقاهرة والبصرة فى العراق ، ثم امتد بعد ذلك الى
الهند . وفى اكتوبر ١٩٣٠ قامت شركة الطيران الهولندية بافتتاح خط
بين هولندا واندونيسيا يمر بالقاهرة . وكانت هذه الخطوط تهتم بنقل
البريد - أساسا - ثم بتشجيع بعض اصحاب الأعمال للانتقال جوا
حرصا على الوقت والراحة .

وقد لفتت طائرات النقل وغيرها من الطائرات ، التى جعلت جو
مصر مسرحا للتجارب والمسابقات ، نظر شباب مصر الى خوض هذا
المجال الجديد ، وأقبل بعضهم على تعلم الطيران أو هندسة الطيران .
وبرغم الظروف السياسية ، فقد اهتمت حكومة مصر بهذه الصناعة
الجديدة ، وأنشأت حوالى عام ١٩٢٥ « قسم الطيران المدنى » الذى
يتبع وزارة المواصلات ويهتم بتنظيم وتحديد قواعد وقوانين الطيران
المدنى بمصر ، وتطور هذا الاهتمام حتى اصبح للطيران المدنى وزارة
وهيئة عامة تتولى أموره وتنظيمه .

ولم يقف المصريون ينظرون الى الخطوط الجوية الاجنبية ساهمين ،
بل كان بينهم المفكرون فى هذا المجال والمتحمسون له . حتى اذا تمكن
أول طيار مصرى من الوصول طائرا الى مصر ، اعتبر ذلك فوزا كبيرا
ودليلا ناهضا على امكان تكوين امثاله من الطيارين المصريين ، وباعثا
منشطا على تذليل الصعاب لانشاء أسراب من الطائرات المصرية تيسر
النقل الجوى ، أسوة بما تقوم به الأمم الأخرى .

وكانت فى مصر مطارات تخدم القوات البريطانية وطائراتها
العسكرية والمدنية ، وبعد نجاح رحلة أول طيار مصرى ، قامت وزارة
المواصلات فى فبراير ١٩٣١ باعداد « مطار المازة » ليكون أول مطار
مصرى ، وجهزت بعده مطار الدخيلة بالاسكندرية .

وفى ٧ مايو ١٩٣٢ صدر - بعد مجهودات كبيرة مكثفة - مرسوم
بانشاء شركة مصر للطيران ، فكانت أول شركة للنقل الجوى بالشرق
الأوسط وسابع شركة للطيران فى العالم .

ولم يقف نشاط النقل الجوى المصرى عند انشاء « مصر للطيران »
رائدة الطيران فى الشرق الأوسط وأفريقيا ، بل تأسست « شركة
سعيدة » فى منتصف الأربعينات ، الا أنها لم تستمر سوى سنوات
معدودة ، كذلك تعدد - من المصريين - الذين يمتلكون طائرات خاصة
لانتقالاتهم ، ثم أدمجت شركتا الطيران المصرية والسورية ، ولم يكتب
لهذا الدمج الاستمرار .

وبعد الأخذ بسياسة الانفتاح ، تقدم الكثيرون من المستثمرين بطلبات
لإنشاء شركات نقل جوى ، منها ما ظل مجرد فكرة ، ومنها ما نجح فى
حدود امكاناته . وقد انحصر نشاط هؤلاء المستثمرين فى :

- نقل البضائع دوليا .
- نقل المعدات والأفراد داخليا ، وبخاصة لخدمة شركات البترول .
- مجال الرش الزراعى .

العوامل الحاكمة فى مجال النقل الجوى :

الخطوط الجوية ليست كالسكك الحديدية تمتلك محطاتها ومساراتها
الواضحة وإشاراتها ، ولكنها تستخدم مطارات وطرقا جوية ومساعدات

ملاحية لا تمتلكها ، بل تمتلكها دول مختلفة تشرف على تنظيمها وعلى عملياتها ، حسب توصيات المنظمات الدولية للطيران .

وتحكم البنية الأساسية للنقل الجوي خمسة عوامل رئيسية :

- كفاءة وتنظيم المطارات .

- كفاءة وكفاية الخدمات الملاحية (المراقبة الجوية - الاتصالات

السلكية واللاسلكية - المعلومات الخاصة بالتحركات الجوية - التنبؤات الجوية) .

- كفاءة المعدات والأجهزة .

- تنظيم وكفاءة العاملين .

- تحقيق وتحليل الحوادث .

وفيما يلي ايضاح لكل عامل من هذه العوامل :

أولا : كفاءة وتنظيم وتخطيط المطارات :

نظرا لما تتكلفه المطارات من نفقات باهظة ، تحرص الدول على عمل

دراسات الجدوى اللازمة ، ويتوقف العائد المحقق لانشاء المطار المدني

على العاملين الآتين :

- الخصائص الجغرافية والطبوغرافية والأمنية للمنطقة المقام بها

والامتداد العمراني لها ، مع الأخذ في الحسبان تطور الحركة الجوية .

- الاحصائيات الدقيقة للحركة الجوية ، والتطور المنتظر في المنطقة

صناعيا واقتصاديا وسياحيا .

عوامل صلاحية المطار للنقل الجوي الدولي :

لكي يكون المطار صالحا للنقل الجوي الدولي ، يجب أن يكون مجهزا

بما يلي :

- ممر رئيسي أو أكثر ، على أن يتراوح طول الممر بين ٣٥٠٠ متر

و ٤٠٠٠ متر ، وعلى ألا تقل درجة تحميله عن ١٤٠ طنا ، مع تجهيزه

بالممرات الفرعية والمواقف المناسبة .

- برج للمراقبة مجهز بخدمات الاتصال الحديثة ، بحيث يمكنه

القيام بالمراقبة المحلية ومراقبة المنطقة أو الاقتراب ، ومتابعة حركة

الطائرات في الجو .

- مبنى للركاب مزود بالخدمات اللازمة لراحة الركاب وللإجراءات

الأمنية .

- أجهزة المساعدات الملاحية من منارات الأرصاد وأجهزة النزول

الآلي ، وغير ذلك من الأجهزة .

- المساعدات الضوئية وتشمل : أنوار الاقتراب وأنوار محور الممر

وجوانبه وأنوار تمييز الممرات الفرعية والمهبط والمواقف ، مع توافر

التيار الكهربائي اللازم في كل وقت .

- المرافق الخدمية : مياه - مخازن - مواقف سيارات - وسائل

إطفاء - وسائل إسعاف ، وغير ذلك من المرافق .

- توافر المواصلات بين المطار والمدينة من : طرق ووسائل مواصلات

وتليفون وتلغراف وبريد .

- توافر الخدمات الأرضية الفنية والمتخصصة : استقبال - ترحيل -

تموين - وقود - تموين استهلاكى - جمارك - جوازات - حجر صحي -

خدمات طبية .

والاتجاه العلمى بالنسبة للمطارات الرئيسية ، أن يكون لها دخل

خاص يمكنها من التمويل الذاتى . كما أن بعض المطارات يخضع في

الإشراف الإدارى للمحليات ، وذلك دون التشغيل الفنى .

ثانيا : كفاءة وكفاية الخدمات الملاحية :

من المهم أن تكون هناك معدات ومهام في المطار ، تساعد على

تسهيل النقل الجوى وتأمينه . ويلاحظ أن أكثر من نصف حوادث

الطيران تقع بجوار المطارات ، سواء اثناء الصعود أو الهبوط ، وهو أمر

يشحذ همم العاملين في حقل الطيران ليعملوا باستمرار وجدية على رفع

كفاءة وفاعلية التسهيلات الملاحية ، فيتعاون الادارة والعاملين الأكفاء

والطيارين لتحديد درجة السلامة بأى مطار .

ويعترض الخدمات الملاحية وجود فاصل بين المراقبة الجوية المدنية

وبين المراقبة الخاصة بالطيران الحربى وقواعد الدفاع الجوى ، وكما

ضاق هذا الفاصل زاد عامل الأمان ، ولذلك تنشأ في كل دولة لجنة عليا تتحكم في كلتا المراقبتين ، وتعمل على وضع أسس التعاون وتنظيم الاتصالات والحدود وطرق السير للطائرات المدنية ، وكذلك مناطق التدريب العسكرية ومستويات ارتفاع الطائرات الحربية وذلك بهدف :

– منع حوادث تصادم الطائرات بالجو وعلى أرض المطار .
– العمل على سرعة توجيه وإرشاد الطائرات لضمان السيولة المنظمة للحركة الجوية .

– تحديد المسارات الجوية بما يحقق سهولة الحركة الجوية وتأمينها .

وتتحكم كل دولة في فضائها الجوي عن طريق مراقبات جوية مختلفة تقسم الى :

× مراقبة بكل مطار : تحدد لكل مطار منطقة معينة تتحكم فيها هذه المراقبة ، وتعمل هذه المراقبات على ضمان متابعة خط سير كل طائرة من مطار الى آخر ، مع تقديم المعلومات التي قد تطلب .

× برج المراقبة : ويوجد برج للمراقبة بكل مطار يتسلم الطائرة في دائرته ، وعلى ارتفاعات محددة ، وذلك لإرشادها الى الهبوط ، أو تقديم النصائح والمعلومات وبخاصة معلومات الارصاد والتنبؤات الجوية . والبرج مسئول عن سلامة الطائرات من لحظة دخولها في مجال دائرته ، الى أن تصل الى الموقف الذي يحدده لها ، وعن التأكد من عدم وجود موانع أو عوائق في طريقها .

× مركز لتجميع معلومات الخدمات الملاحية وخدمات الارصاد الجوية للمناطق المختلفة من الدول المجاورة ، ليمد بها الطائرات العابرة والطائرات المغادرة للمطار .

وتعمل جميع الجهات العاملة في مجال النقل الجوي على توفير أقصى درجة من الأمان للراكب ، وعلى اعطائه الاطمئنان التام في انتقالاته ، وقد وصلت هذه الصناعة الى حد من الأمان يفوق وسائل الانتقال البرية .

ومع التقدم السريع في وسائل النقل الجوي وتطور انواع الطائرات

تتدر الحوادث ، حيث إن الوسائل الحديثة لمتابعة كفاءة أية طائرة من أى نوع ، في أى مكان من العالم ، أتاحت اكتشاف أى عيب قبل أن تقع كارثة ما .

ولما كان العامل البشرى يتسبب في أكثر حوادث الطيران (٨٥٪ تقريباً) فإن العاملين في سلامة الطيران يطورون باستمرار كيفية التغلب على هذا العامل ليقل الى أدنى مستوى ممكن .

وتعمل المنظمة الدولية للطيران المدني على تنظيم وإصدار التوصيات الخاصة بتأمين سلامة النقل الجوي ، وذلك بمتابعة ودراسة حوادث الطيران وتحليلها أولاً بأول ، وكذلك الاهتمام بالعوامل التي تؤثر على الأمان وهي :

– شهادات صلاحية الطائرات .

– كفاءة ومهارة أطقم الطائرات ، من طيارين وفنيين ، وسلامتهم الصحية .

– كفاءة المطارات ودقة العمل الفني بها .

– كفاءة وكفاية وسائل الملاحة الجوية والاتصالات السلكية واللاسلكية .

– كفاءة ومهارة أطقم المراقبة الجوية .

ولتشعب هذه العوامل ، يلزم العمل على إيجاد ترابط قوى يكفل التناسق بينها ، الأمر الذي يحتاج الى ادارة حازمة وانضباط تام وتدريب على مستوى عال ، ويستدعى بالضرورة إعادة النظر في تنظيم الجهاز الخاص بمراقبة سلامة الطيران ، وأن يكون بمعزل عن المراقبة الجوية .

ثالثاً : كفاءة المعدات والأجهزة :

الطائرة هي المعدة الرئيسية ، وضمان صلاحيتها وتشغيلها يحتاج الى تنظيم دقيق واضح وإلى أجهزة ومعدات مختلفة ، ينبغي أن تكون جميعها على أعلى مستوى من الأمان والصلاحية ، وكفاءة وكفاية هذه المعدات والتخطيط لتشغيلها تمثلان عنصر النجاح في هذه الصناعة . ويلاحظ أن عمر الطائرات ليس له تأثير على تأمين سلامة الطيران ، بل

يزيد فقط المصروفات . كما يلاحظ أنه كلما تعددت أنواع الطائرات فى الدولة كان التحكم فى صلاحيتها أقل وأضعف .

رابعاً : تنظيم وكفاءة العاملين :

إن تكوين وتطوير العلاقات الانسانية بين جميع المستويات العاملة فى حقل الطيران أمر هام جداً ، يستوجب العمل على ايجاد الطرق والوسائل الكفيلة بتكوين الروابط الجيدة والصلات الصادقة بين العاملين فى هذه الصناعة وبين قياداتهم .

وهذه العلاقات الجيدة بما لها من دور تزدى الى نجاح الخطوط الجوية ، وتستلزم تيسير كل السبل الكفيلة بتحقيق تدريب أفضل ، والعمل على زيادة انتاج الفرد وانتاجية الفريق ، وهو أمر يتأتى بإيجاد المكان المناسب للتدريب ، ووسائل ومساعدات التدريب والمعلمين والمدرسين المتخصصين ، وسوف يوفر وجود مجلس أعلى للتدريب على صناعة النقل الجوى مركزية تضمن لكل الشركات الخاصة والعامة العاملة فى هذا المجال ، وكذلك للعاملين بالطيران المدنى ، مستوى أداء على قدر عال من الجودة ، وبخاصة فى ظروف الانفتاح الاقتصادى الذى وجدت فى ظل شركات كثيرة وتخصصات مختلفة .

خامساً : تحقيق وتحليل الحوادث :

تحقيق الحوادث أمر هام جداً ، ولا يجوز أن يتبع جهاز التحقيق احدى الجهات التى قد تسال عن الحادث ، بل يجب أن يكون هذا الجهاز مستقلاً ، يعمل بثقة وعلم ، وأن يكون مسئولاً فقط أمام السلطة الأعلى .

وتحقيق الحوادث فى الطيران يجب أن يستهدف استجلاء الحقائق . وهناك وسائل تسجيلية فى الطائرة ، تسجل حركتها والحديث المتداول بين الطيار والمراقبة الجوية ، وتظهر الكثير من الحقائق فى حالة الحوادث الجسيمة .

ويجب أن يكون لدى هذا الجهاز حصر بالحوادث الخاصة بالخطوط الجوية ، علاوة على وقائع معينة لطائرات هذه الخطوط يجب أن يبلغ بها هذا الجهاز .

وتتوالى منظمة الطيران المدنى الدولية متابعة الحوادث ، كما تتابع الشركات الصانعة للطائرات أيضاً و بدقة الحوادث ، والوقائع المهمة بالنسبة لطائراتها المنتشرة فى أرجاء العالم ، وذلك بهدف تأمين سلامة طيران هذه الطائرات ، وجعل الراكب على متنها يحس بالأمان والطمأنينة.

وقد أظهرت الاحصاءات العالمية ، أن الشركات ذات القدرة المادية العالية تقل حوادثها عن تلك المحدودة القدرة ، بسبب قدرة الأولى على ايجاد التنظيم الدقيق والمعدات والورش والتدريب الجيد المتواصل .

ويضاف الى العوامل السابقة ما يلى :

- الاستخدام الامثل للطائرة : بما يكفل العائد الاقتصادى المرجو والامان المطلوب ، علاوة على انتظام يحقق ثقة الراكب ويقلل الفاقد ، وكلها أمور تعتمد على كفاءة طواقم الطائرة : الخدمى والفنى والتجارى .

- العلاقات مع شركات النقل الجوى :

لم يعد ممكناً أن تعمل شركة طيران بمفردها أو ضمن إطار ضيق ، ويفضل الاتحاد الدولى للنقل الجوى اصبح التعامل والتنسيق والتنظيم عملاً رائعاً يربط وينظم العمل المشترك بين الشركات المختلفة ، ويساعد على حل الخلافات ، ويقدم الدراسات والتجارب الناجحة ، ويدافع عن مصالح الشركات العاملة فى مجال النقل الجوى .

- سياسة الدولة وتأثيرها على الطيران :

تؤثر سياسة الدولة واستقرار الاحوال السلمية كثيراً على صناعة النقل الجوى ، فقد يحدث تطور مفاجئ تقف بعده بعض الخطوط ، أو تطول الرحلة أو ينخفض عدد الركاب ، كما أن تغيير المرات الجوية أو قفل الاجواء فى بعض مناطق له أيضاً تأثير واضح على اقتصاديات الطيران .

وبالتالى فإن مركزية العمل بشركات الطيران ، تسهل العمل على سرعة اعادة التخطيط وتقليل أثر الصدمة ، وتحويلها الى انتاج فى اتجاه آخر .

حركة النقل الجوي على الخطوط المصرية :

تميز النقل الجوي في خلال الاعوام من ١٩٦٨ الى ١٩٧٨ بعلاقات ثنائية وتنظيمية مستقرة بين الدول التي تعمل عليها الخطوط الجوية المصرية وبين شركة مصر للطيران ، مما أدى الى اطراد نمو الحركة . وقد واكب ذلك ازدهار منطقة الشرق-العربي التي ازدهرت مع زيادة انتاجية البترول ، مما جعل النقل الجوي وسيلة النقل الاساسية بها ، فامتدت دولها تبعاً لذلك بزيادة اسطولها الجوي زيادة كبيرة ، حتى لقد فاقت كثير منها مصر التي كانت تمتلك اكبر اسطول جوي ، والتي كانت رائدة في هذا المجال .

ومن دراسة حركة النقل الجوي في هذه الفترة ، يتضح ما يلي :

- ازدياد الحمولة المعروضة بحوالى ٥٠٠ % .
- ازدياد حركة الركاب الدوليين بحوالى ٣٠٠ % .
- ازدياد عدد الدول المتصلة بمصر والدول العربية الى أكثر من ٢٠٠ % .
- ازدياد متوسط مسافة نقل الركاب من ١٢٠٠ كيلو متر الى ٢١٠٠ كيلو متر تقريباً .
- زيادة عدد الرحلات اليومية حسب الحركة المنتظمة لبعض البلاد العربية زيادة كبيرة ، مثل السعودية والكويت والخليج .
- ويرجع نمو الحركة بشركة مصر للطيران الى عوامل منها :
- التمويل الذاتى : كان لنجاح الشركة الوطنية في التخطيط ، وزيادة قدرتها بالتمويل الذاتى في اطار تحقيق خطة استقلالية للتنمية أثر كبير في نموها ، وبذلك ساهرت باقى الشركات العربية والعالمية ، كما أن احتفاظ الشركة بدخلها وعمليات تمويل التأمين له أثر كبير في زيادة طاقتها وانطلاقها لتحقيق عائد أكبر .

- التدريب : كان التدريب ولا يزال عاملاً أساسياً في نجاح ونمو الخطوط الجوية ، يؤكد ذلك انشاء الهيئة القومية للتدريب على الطيران المدني ، ولهذا اهتمت مصر للطيران بتخطيط التدريب وتنسيقه ، بالنسبة

لجميع أفرعها وتخصصاتها ، ولاسيما بعد ارتفاع أسعار البترول وزيادة التكاليف التي تؤثر على اقتصاديات التشغيل ، وتدفع بالتالى للعمل على زيادة الانتاجية والتقليل من الفائض . أما هيئة الطيران المدني ، فما زالت - الى حد ما - متخلفة في السير في هذا الركب بسبب قصور الاعتمادات ، وإن كانت قد بدأت منذ فترة زيادة امكاناتها التدريبية عن طريق التعاقدات وعن طريق مصر للطيران .

ان النقل الجوي يختلف عن باقى الصناعات ، فهو صناعة مركزية تمتد فروعها في دول أخرى ، وتربط كل دولة بالأخرى حتى تغطي العالم . فكل شركة طيران لها صلاحية تسفير الركاب من مكان الى آخر عبر الكرة الأرضية باستخدام خطوط الشركات الأخرى ، وهذه المركزية تحتم أن تكون هناك حريات مطلقة للإدارة المختصة ، وأن تكون هناك قوانين ونظم عمل ودورات تدريب خاصة ، تكفل ارتفاع وارتفاع مستوى وكفاءة العاملين بهذه الصناعة الحساسة .

- اتفاقات النقل الجوي : عقدت مصر للطيران اتفاقات تجارية تكفل التوازن في التشغيل بينها وبين منشآت النقل الجوي الأجنبية التي يرخس لها بموجب الاتفاقات الثنائية بين الحكومات في ممارسة حريات النقل الجوي التجارية . وتبرم هذه الاتفاقات عن مصر هيئة الطيران المدني وشركة مصر للطيران ، وذلك وفق ضوابط معينة .

- محاولة تحقيق التشغيل الأمثل للأسطول التجارى : تعمل مصر للطيران جاهدة على تحقيق الاستخدام الأمثل لطائراتها .

وفيما يلي اجمالى ساعات التشغيل المنفذة بالنسبة للطائرات المملوكة والطائرات المستأجرة :

الطرازات	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	معدل النمو السنوى
طائرات مملوكة							
بوينج ٧٠٧	٢٢٨٨٠	٢٤٢٣١	٢٧٤٣١	٢٦٥١٠	٢٦٩٩٩	٢٥٢٤٩	
بوينج ٧٣٧	١٤٩٩٢	١٤١١١	١٦٩٣٥	٢١٢٣٥	٢٠٤٠١	٢٠٢١١	
الآير باس	—	—	—	١٩٩٦	٩٠٦٤	١٣٦٩٩	
المجموع	٣٧٨٧٢	٣٨٣٤٣	٤٤٣٦٦	٤٩٧٤١	٥٦٤٦٤	٥٩١٥٩	٩.٣ %

طائرات مستأجرة

٧٠٧	٨٣١	٦٠	٢٠٣٥	٢٧٧٧	٢١٩٨	٢٢٤٢
٤٤٨٣	٦١١٤	٦٥٣٥	٧٥٣٧	٦١٥٩	٢٠١٠	٢٢٤٢
٧٤٧	—	—	—	٢٥٩	٣٦٨	٧٤٧
٢٧	—	—	—	٥٤٠	١٧٣٧	٢٧
٥٠	٣٨٦٩	٧٠٨	٦٨٦	—	—	٥٠
٥٣٦٤	١٠٠٤٣	٩٢٧٨	١٠٥٠٠	١٠٠٥٦	٨٢٥٧	المجموع

٤٠٧	٢٠٤	٣٢١	٧٣٤	٥٥١	١٧٨	ساعات التدريب
٤٢٦٤٣	٤٨٥٨٩	٥٣٩٦٥	٦٠٩٧٥	٦٧٠٧	٦٧٦٩	على طائرات سسفل
٤٢٦٤٣	٤٨٥٨٩	٥٣٩٦٥	٦٠٩٧٥	٦٧٠٧	٦٧٦٩	اجمالي ساعات التشغيل
١٣.٢٪	٢١.١٪	١٧.٨٪	١٨.٤٪	١٥.٨٪	١٢.٦٪	نسبة تشغيل
١٣.٢٪	٢١.١٪	١٧.٨٪	١٨.٤٪	١٥.٨٪	١٢.٦٪	المستأجر اجمالي

ويتضح من الجدول السابق ، ان المعدل السنوى لزيادة اجمالي ساعات التشغيل فى خلال الفترة من ١٩٧٧ الى ١٩٨٢ هو ٩.٢٪ ، وأن متوسط اجمالي عدد ساعات التشغيل اليومية للأسطول المملوك والمستأجر ، قد زاد من ١٢٠ ساعة الى ١٨٥ ساعة فى خلال ست سنوات .

كما يبين الجدول الآتى ، المعدل اليومى لاستخدام الطائرات على مدار العام بالنسبة للطائرات المملوكة لمصر للطيران ، وهو متوسط مقبول ، علما بان المتوسط العالمى هو ١٢ ساعة يوميا .

السنة	بوينج ٧٠٧	بوينج ٧٣٧	ايرباص
س	ق	س	ق
١٩٧٧	٠٨	٣٤	٧
١٩٧٨	٣٨	٤٥	٧
١٩٧٩	٥٧	٢٨	٩
١٩٨٠	٢٤	٢٤	٩
١٩٨١	٣٤	٥٩	٧
١٩٨٢	١١	١٦	٨

شركات الطيران التى تربط مصر بالخارج

تتكون شبكات الطيران التى تربط مصر بالخارج من :

أ- شبكة الخطوط الوطنية (مصر للطيران) :

وتسير شركة مصر للطيران الوطنية رحلاتها الى :

× منطقة الشرق الأوسط : عمان - بيروت - بغداد - الكويت - البحرين - الدوحة - أبو ظبي - دبي - الشارقة - مسقط - صنعاء - جدة - الظهران - الخرطوم - قبرص - رودس - مالطه .

وتتوقف حاليا خطوط : دمشق - حلب - عدن .

× آسيا : بومباي - كراتشى - بانكوك - مانىلا - طوكيو .

وتوقفت حاليا خط : هونج كونج منذ عام ١٩٧٦ .

× منطقة أفريقيا : الجزائر - تونس - كانو - لاجوس - أكرا - ابينجان - نيروبي - دار السلام .

وتوقفت حاليا خطوط : اديس أبابا - موجاديشيو - عنتيبي - بنغازى - طرابلس - فريتاون .

× منطقة أوروبا : مدريد - لندن - كوبنهاجن - بروكسل - باريس - فرانكفورت - ميونخ - فيينا - جنيف - زيوريخ - روما - ميلانو - أثينا .

وتوقفت حاليا خطوط الكتلة الشرقية : برلين - براغ - موسكو .

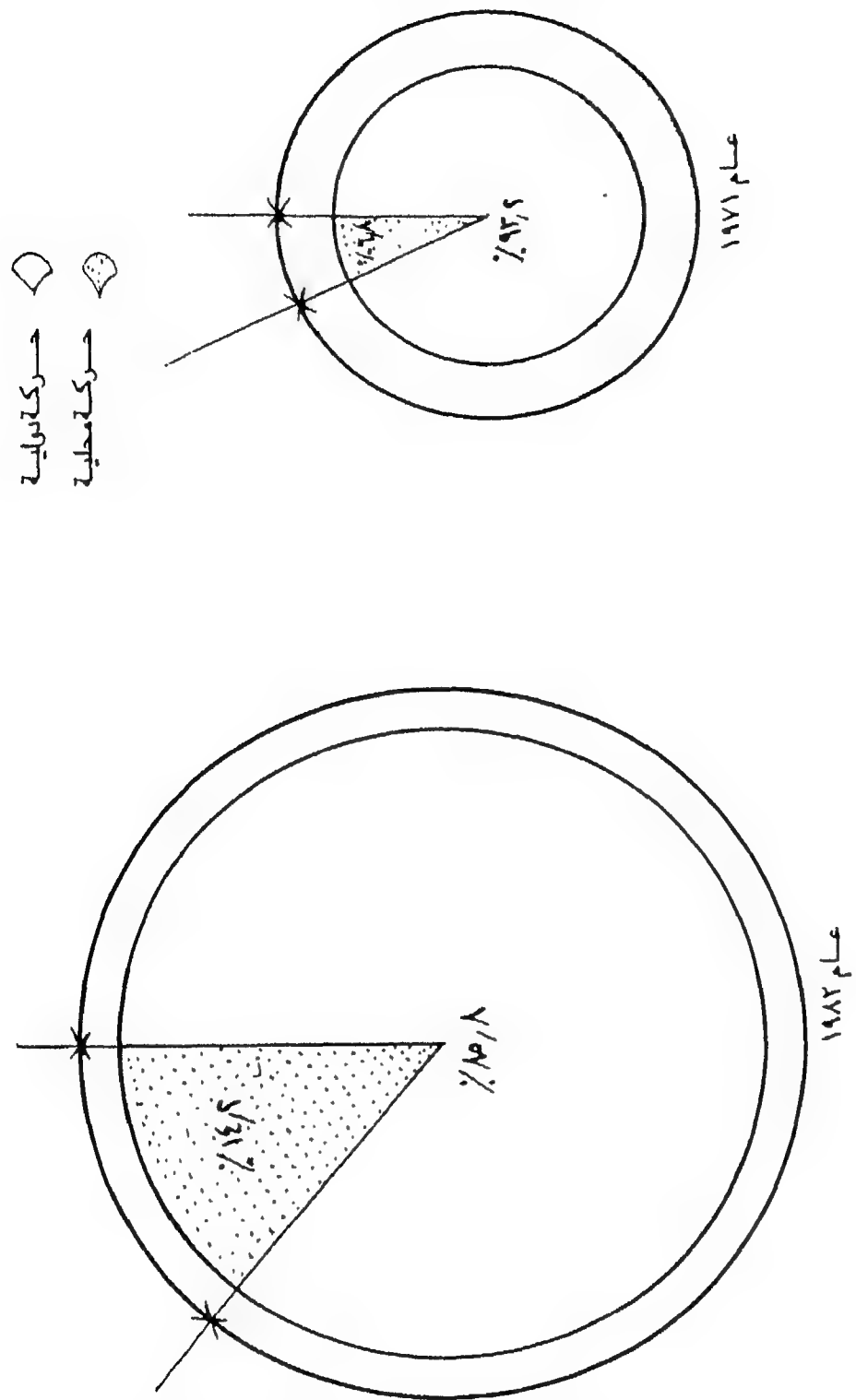
ب - شبكة الخطوط الدولية :

تهبط وتقلع من ميناء القاهرة الجوى طائرات تابعة لأكثر من أربعين شركة دولية ، كما تستخدمه العديد من طائرات الشركة الوطنية التى تقوم برحلات غير منتظمة .

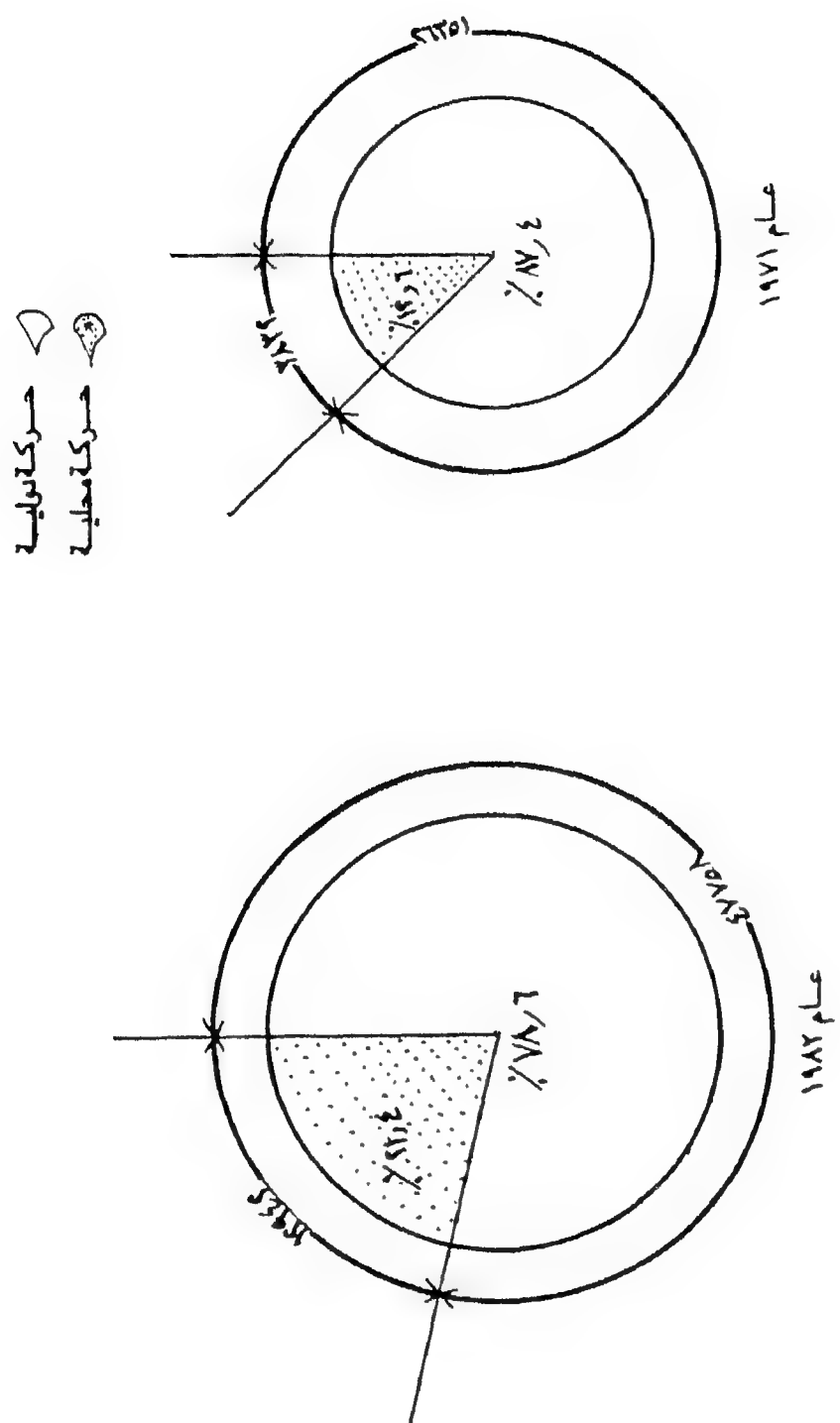
حركة الطائرات بميناء القاهرة الجوى :

السنوات :	١٩٧١	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢
حركة دولية :	٢٦٣٥١	٤٥٨١٩	٤٧١٤٤	٤٧٧٥٨
حركة محلية :	٢٨٣٢	٨٩٩٤	١٤٧٨٧	١٢٩٤٢
مجموع :	٢٠١٨٣	٥٤٨١٣	٦١٩٣١	٦٠٧٠٠
معدل الهبوط والصعود اليومي	١٥٠	١٧٠	١٦٦	١٦٦
اجمالي الركاب (حركة الركاب)	١,٢٣٢,٨١٣	٤,٤٩٧,٥٧١	٥,٠٢٠,٦٦٥	٥,٥٩٣,٠٨٧
اجمالي الركاب (حركة محلية)	٩٨٤٥٤	٧٤٦٥٠٣	٨٥٨٢٦٤	٩١٩٨٦٤

تطور معدل الهبوط والصعود اليومي (الحركة الدولية والمحلية) ببناء القاهرة الجوية لعامي ٧١ ، ١٩٨٢



تطور حركة الطائرات و رحلات منتظمة و مبناء القاهرة الجوية و نوبه - محليه و خلال عامي ١٩٧١ ، ١٩٨٢



ومما سبق ، يتبين أن حركة الطائرات صعودا وهبوطا لم تصل بعد إلى ٥٠٪ مما يجب أن يتحمله الميناء (وهو أكثر من ٥٠٠ عملية صعود وهبوط) كما أن الاتجاه العالمى هو زيادة حمولة الطائرة وتقليل عدد الرحلات .

ومعدل زيادة حركة الطائرات عموما بالمطار فى الفترة من ١٩٧١ حتى ١٩٨٢ هو ٦.٥٦٪ فى العام .

كما أن معدل زيادة حركة الركاب الدولية فى نفس الفترة هو ١٣.٩٪ سنويا ، ومعدل زيادة ركاب الخطوط الداخلية ٢٢.٥٪ سنويا ، و زاد ركاب الترانزيت بمعدل سنوى ١.٦٪ .

هذا وقد تضاعفت جملة حركة مطار القاهرة فى الفترة المذكورة أكثر من أربع مرات ونصف المرة ، بمعدل زيادة سنوى حوالى ١٥٪ . كما أن له اتصالات مباشرة بأكثر من ٧٠ مطارا اجنبيا عن طريق خطوط منتظمة .

التغير فى الحركة الجوية على مدار السنة :

كان التغير فى الحركة على مدار السنة واضحا ، فهناك موسم الحج ، وهناك فترات العجرة . ثم اجازات المصريين العاملين بالخارج حسب مراكز تجمعهم ، وكذلك مواسم السياحة .

وقد قل كثيرا الفرق بين هذه المواسم فيما عدا موسم الحج ، وأصبحت الحركة متصلة ، فزادت الرحلات وزادت الحمولة المعروضة بالنسبة لصادرات الحركة .

ومع تزايد الهجرة ، يستدعى الأمر دراسة سوقية لمناطق تجمع المهاجرين ، والعمل على ربطهم بالوطن الأم . ورغم أن الأسواق السياحية أصبحت واضحة ومعروفة ، فلم يتم للأن الارتباط بمناطق السياحة - كتونس وإسبانيا - والعمل على جذب جزء من سائحيها لاستكمال رحلاتهم إلى مصر .

وفى الصفحات التالية تفاصيل مجمل الحركة فى ميناء القاهرة الجوى وفى بعض المطارات الأخرى :

حركة نقل البضائع بميناء القاهرة الجوى :

لم يكن بميناء القاهرة الجوى سوى مخازن قليلة غير كافية لإيواء البضائع الواردة والمصدرة . وقد انشأت مصر للطيران مجمعا للبضائع

مجهزا تجهيزا حديثا بدأ العمل به فى منتصف عام ١٩٨١ ، وتبلغ مساحته الاجمالية ٥٠.٠٠٠ متر مربع ، وهو أمر شجع على زيادة حركة بضائع الصادر والوارد بالمطار .

وقد بلغت جملة الواردات إلى المجمع فى عام ٨١ - ١٩٨٢ نحو ١٦٥٦٧٧ طن ، كما بلغ اجمالى الصادرات ٨١ - ١٩٨٢ نحو ١٦٥٩٥ طن .

وفيما يلى بيان بحجم الصادرات والواردات من البضائع المنقولة بالطن المترى جوا فى الفترة من ١٩٧٧ إلى ١٩٨١ .

السنوات	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١
اجمالى النقل الدولى	٣٩١١١	٣٧٠٣٣	٤٣٣٠٧	٤٥٦٠٢	٥٩٨٦١
نصيب مصر للطيران	١٢٤١١	٩٢٦١	١١٣٦١	٩٥٩٢	١٤٠٥٤
النسبة المئوية	٣٤.٣٪	٢٥.٠٪	٢٦.٢٪	٢١.٠٪	٢٣.٥٪

وبتحليل حركة النقل الجوى للبضائع فى عام ١٩٨١ يتضح الآتى :

الشركات الناقلة	حجم الصادرات	حجم الواردات	المجموع
مصر للطيران	٧٨٦٩	٦١٨٥	١٤٠٥٤
السعودية	٨٣٤٤	٣٠١٠	١١٣٥٤
طيران الخليج / الكويتية	٥٥٢٩	٢٠٠٤	٧٥٣٣
أيـــــر فرانس	١٦٤٩	٣٨٤٦	٥٤٩٥
لوفتهانـــــزا	١٧١٤	١٧٩٧	٣٥١١
البريطانية / السويسرية / الهولندية	٢٣٨٤	٢٢١٥	٥٦٧٩
الامريكية	٢٥٧	٣١١	٥٦٣
الباكستانية / الشرق الأوسط	١٤١٠	٢٣٩٨	٣٨٠٨
شركات أخرى	٣٢١٢	٤٦٥٢	٧٨٦٤
الاجمالى	٢٢٣٦٣	٢٧٤٩٨	٥٩٨٦١
النسبة المئوية	٥٤٪	٤٦٪	١٠٠٪

ولما كان حجم الصادرات فى تزايد مستمر ، فيجب العمل على زيادة نصيب الشركات الوطنية من هذه الحمولة ، خصوصا أن جميع الدول تعمل على الاستئثار بحمولة صادراتها و وارداتها ، كما يحتاج نقل البضائع داخليا إلى عناية كبيرة لزيادة تسويقها .

وتظهر البيانات الاحصائية ان نشاط نقل البضائع بطائرات مصر

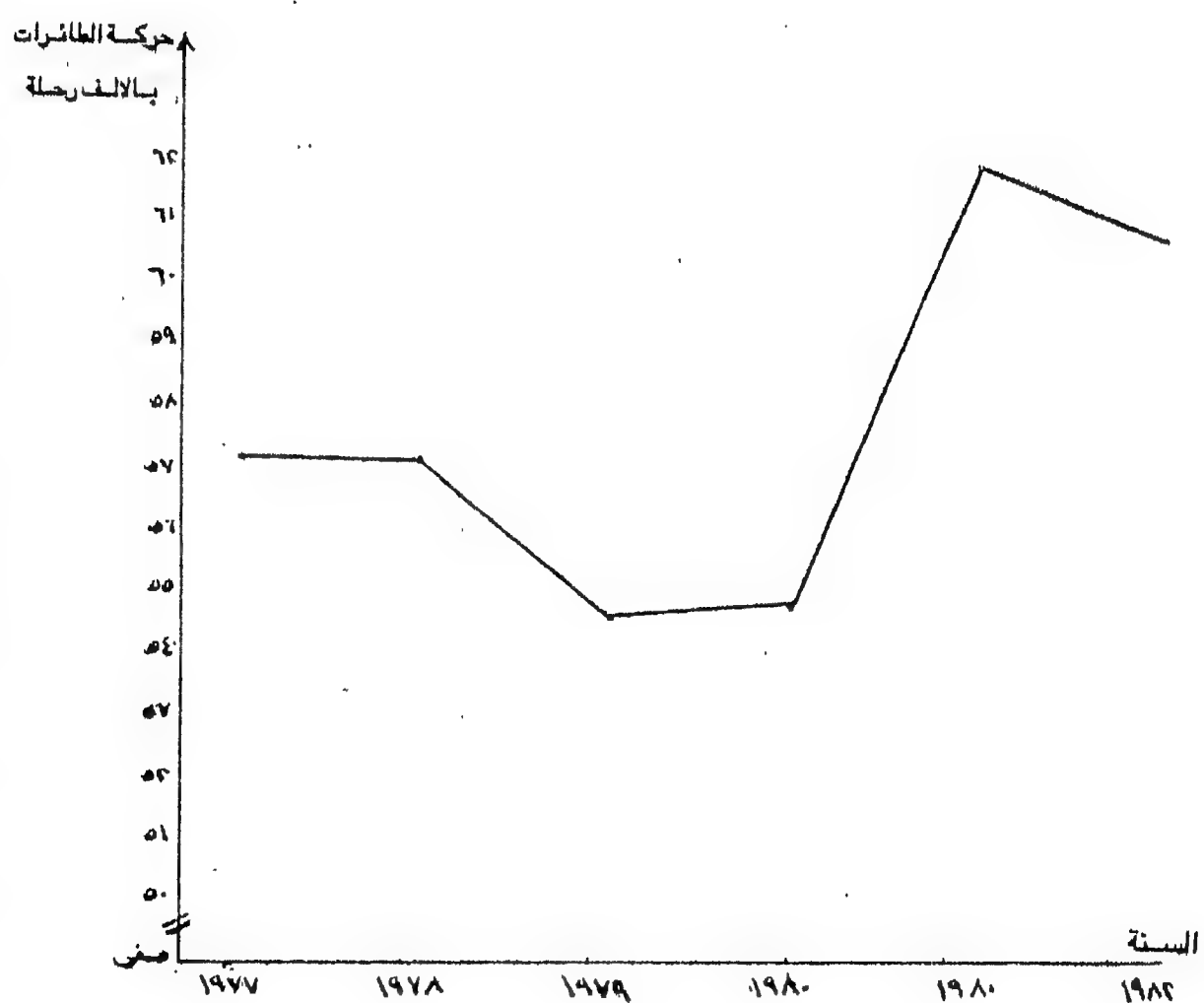
(أ) حركة الطائرات الهابطة بميناء القاهرة الجوى

معدل انصراف السنوى	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	١٩٧٩	١٩٧٨	١٩٧٧	ميناء القاهرة الجوى
١٠٠٪	٦٠٧٠٠	١٨٩١٦	١١٧٤٥	٦٨٤٣٥	٧٨١٨٥	٥٧١٨٥	الجموع
١١٠٪	١٢٩٤٢	٨٧٨٦١	٦٩٦٧	٨٥٨٧	١٦٦٨٧	٧٦٢٨	الحركة المحلية
٠.٧٪	٤٧٨٥٨	٣٣١٨٤	٩١٧٥٤	٤٦٠٤٠	٤٨٩٢٤	٤٩٥٦١	الحركة الدولية

(ب) الحركة الدولية للطائرات فى بعض مطارات الدول العربية (لا تقرب ألف حركة)

المطارات	١٩٨٠	١٩٧٩	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥
القاهرة	٤٥.٨	٤٦.٠٠	٤٨.٩	٤٩.٦	٥٠.٩	٥٠.٩
البحرين	٣٨.٢	٣٩.٣	٣٣.٣	١٩.٩	٢٨.٥	٢٨.٥
أبو ظبى	٣٤.٧	٣٠.٧	٢٩.٦	٢٦.٤	٢١.٤	٢١.٤
الكويت	٣٧.٨	٣٩.٠٠	٢٩.٢	٢٦.٤	٢١.٤	٢١.٤
عمان	٢١.٠	١٧.١	١٤.٩	١٣.٣	١١.٠٠	١١.٠٠
الدوحة	١٦.٤	١٦.٥	١٦.٠٠	١٥.٧	١٥.١	١٥.١

تطور اجمالي حركة الطائرات الهابطة
بمينااء القاهرة الجوية
خلال المده ٧٧ - ١٩٨٢



(ج) جدول مقارن للحركة الدولية المنتظمة للطائرات في بعض الشركات العربية

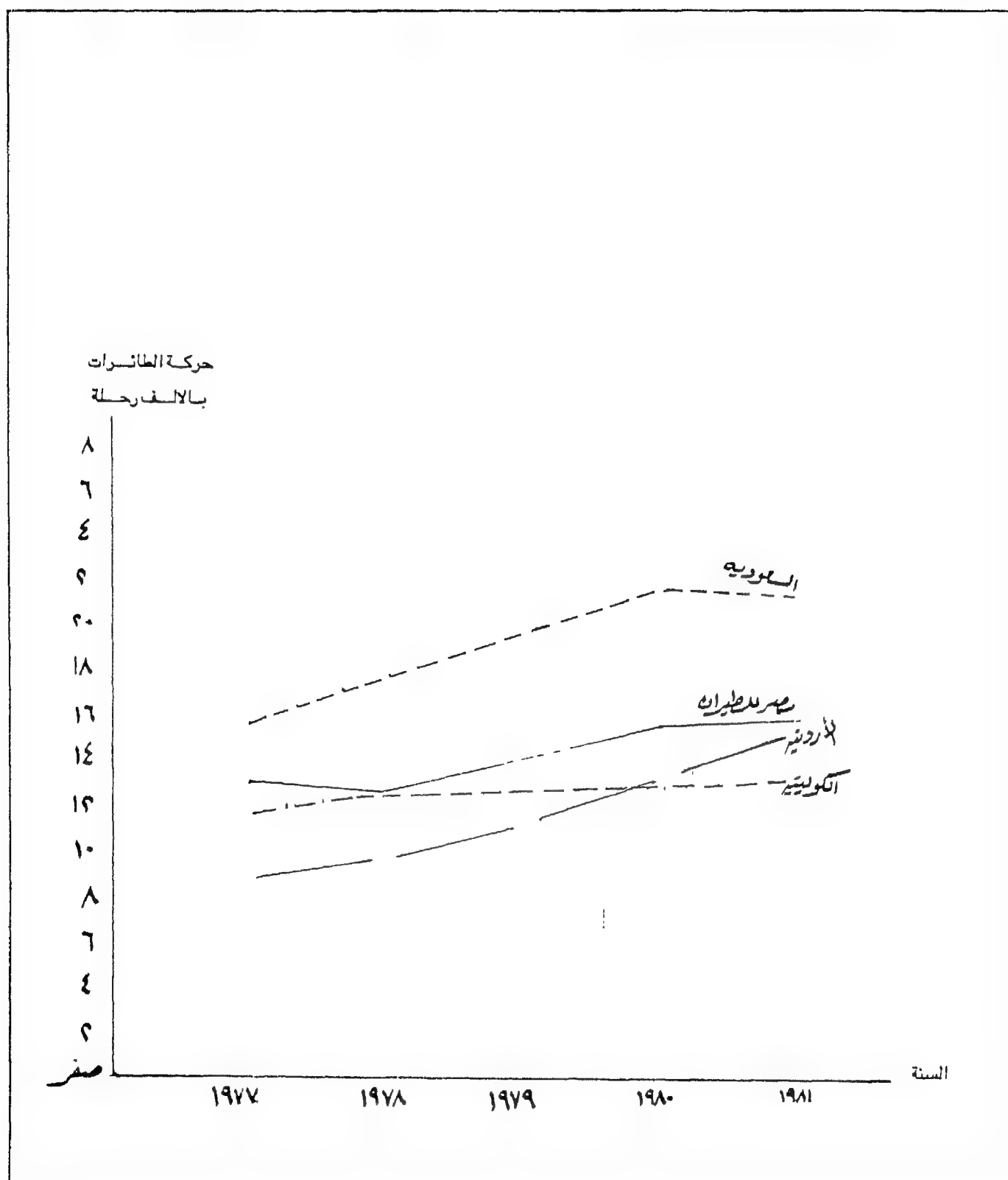
الشركات	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	معدل النمو السنوي
مصر للطيران	١٣٠٥٩	٦١٨٨١	١٣٩٦٣	٧٢٨١	١٦٠٤٥	%٥٠.٣
السعودية	١٥٤٥٦	٣١٤٨١	٨٨٢٨١	٢١٢٨١	٨٢٥١٨	%٨٠.٣
الارمنية	٨٩١٢	٢١٢٨١	١٣٣٨١	١٥٢٨١	٢١٢٨١	%١٥٠.٣
الكويتية	١١١٠٠	٢٨٤٨١	٢٥٤٨١	١٢٨٨١	٨٢٣٨١	%٣٠.٦

(د) الحركة الداخلية للركاب

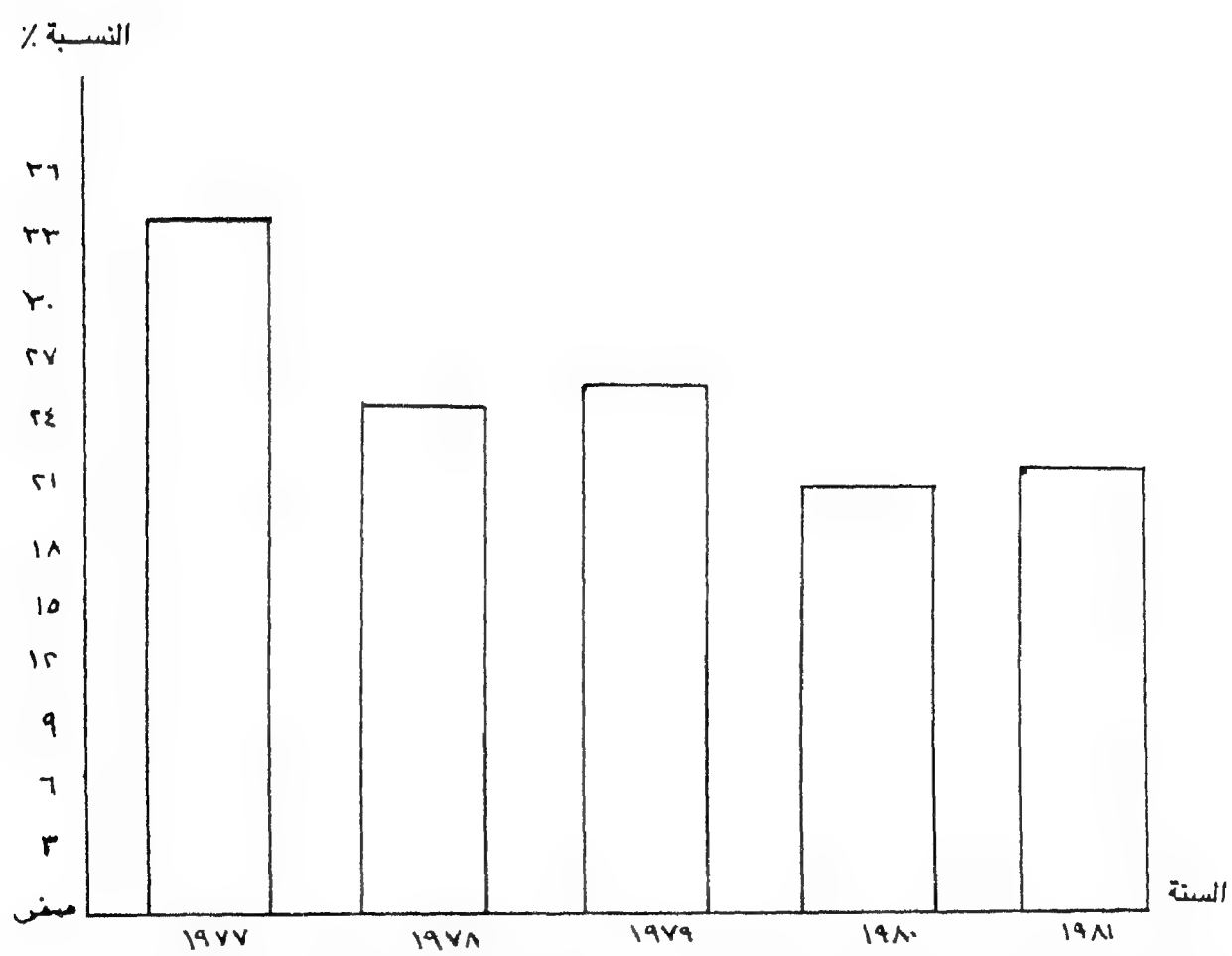
الجدول أدناه يوضح تطور حركة النقل الجوي باجر للركاب على الخطوط الداخلية بمصر للطيران في الفترة من ١٩٧٦/ ١٩٨٢ (بالآلاف)

الخطوط الداخلية	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢
الحركة المنتظمة	٣٠.١٠٠	٢٣٣.٢	٤٢١.٢	٥٦٧.٨	٧٥٨.٠	٨٤٥.٠	٨٠٧.١
الرحلات الخاصة	٤.٤	٨.٤	٣٩.٩	٥٨.٤	٦٠.٢	٤٨.٠	٣٥.٦
الإجمالي	٤٦١.٦	٢٤١.٦	٤٦١.٢	٦٢٦.٢	٨١٨.٢	٨٩٣.٠	٨٤٢.٧

يستخلص من هذا الجدول أن اتجاه الحركة في تزايد مستمر ، فيما عدا ما طرأ عليها من انكسار في عام ١٩٨٢ . حيث تدهور نصيب كل من الحركة المنتظمة والرحلات الخاصة ، وجدير بالذكر أن عام ١٩٨٢ قد شهد أيضا تقصا في عدد السائحين المنتظمين بالطائرات حيث كان معدل النمو ٣٦.٣٦٪ في عام ٨١/٨٠ ، ثم هبط عام ٨٢/٨١ إلى ٢.٨٪ ، كما أن نسبة السائحين بالطريق الجوي إلى مجموع السائحين في هبوط مستمر منذ عام ١٩٧٩ .



تطور نسبة اجمالي الصادرات والواردات
من البضائع المنقولة
خلال عام ٧٧ - ١٩٨١



للطيران محدود ، وأن الامر يستدعى بذل جهود تسويقية ضخمة للاستفادة من الحجم الذى تتيحه الحاويات فى مخازن البضائع بالطائرات عريضة الجسم ، والاستفادة من الميزات التى يتيحها مجمع البضاعة بالمطار وتجهيزاته ، التى تتيح له أن يستوعب ٢٠٠.٠٠٠ طن فى العام ، فى حين ان حجم الصادرات والواردات فى خلال عام ١٩٨٢/٨١ لم يتجاوز ٣٢.٠٠٠ طن .

الشركات الخاصة فى مجال نقل الركاب والبضائع :

بموجب قانون استثمار المال العربى والأجنبى ، صدرت ترخيصات للعديد من الشركات بالعمل فى مجال النقل الجوى ، وذلك رغبة من الدول فى تنشيط قطاع النقل الجوى بادخال عنصر القطاع الخاص بجانب القطاع العام .

ولم تكن معظم هذه الشركات على دراية وافية بسوق النقل الجوى ، وهو أمر أثر على انتاج هذه الشركات ، برغم ان نسبة نقل البضائع على الطائرات المصرية تمثل اقل من ٤٠٪ من مجموع البضائع المنقولة من مصر . وهذا القطاع لو درس دراسة علمية سليمة لأمكن فعلا للقطاع الخاص النجاح فى تحويل نسبة من نقل هذه البضائع الى طائراته ، علاوة على أن الخطوط الوطنية لا تغطى كثيرا من دول أوروبا وغيرها ، مما يتيح لهذه الشركات ارتيادها برحلات منتظمة أو غير منتظمة ، والدخول فى سوق العمل مع مكاتب السياحة .

وأهم شركات القطاع الخاص هى :

أ- الشركة المصرية الدولية للنقل الجوى :

شركة مساهمة مصرية أنشئت طبقا لقانون الاستثمار رقم ٤٣ لعام ١٩٧٤ ، المعدل بالقانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٧٧ ، ورخص لها بالنقل الجوى المنتظم وغير المنتظم للركاب والبضائع ، وبخدمة شركات البترول فى داخل البلاد . وتمتلك طائرة بوينج ٧٠٧ مخصصة لنقل البضائع ، كما استأجرت الشركة ثمانى طائرات هليكوبتر من طراز (بل) .

ب - شركة زاس المصرية للطيران :

شركة توصية بسيطة ، أنشئت طبقا لأحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨٠ ، ورخص لها بأعمال النقل الجوى المنتظم وغير المنتظم للبضائع والركاب . وهذه الشركة تكونت من ادماج ثلاث شركات مساهمة هى : الزرقانى للتصدير والاستيراد ، وشركة زد توريد للسياحة ، وشركة زاس لخدمات الطيران ، وتمتلك طائرتين بوينج ٣٢٨/٧٠٧ سى ، كما صرح لهذه الشركة بتسيير تاكسى جوى .

ج- شركات النقل الجوى لنقل العاملين بشركات البترول :

تعمل هذه الشركات على تسهيل تحركات العاملين بشركات البترول من مواقعهم على البحر الأحمر وخليج السويس والصحراء الغربية الى القاهرة وغيرها ، كما تعمل على اساس الرحلات الخاصة والرحلات الفردية . وهذه الشركات هى :

- طيران الأهرام : وهى شركة ذات مسئولية محدودة ، تمتلك طائرتين ، وتستأجر عشر طائرات .

- خدمات البترول الجوية : وهى شركة مساهمة مصرية ، تمتلك تسع طائرات هليكوبتر من طراز (بل) .

- نايل دلتا إيرسيرفيس : وهى شركة توصية بسيطة ، تمتلك ثلاث طائرات ، وتستأجر ثلاث طائرات أخرى ، منها طائرتان هليكوبتر فرنسيتان .

- هلى إير إيجيت : وهى شركة مساهمة مشتركة ، تمتلك طائرة واحدة هليكوبتر ، وتستأجر خمس طائرات هليكوبتر فرنسية .

- ناشيونال أولرسيز : وهى شركة توصية بسيطة ، تستأجر ثلاث طائرات ، إحداها طراز سسنا ، واثنين هليكوبتر طراز (بل) .

د- شركات الرش الزراعى :

احتكرت الشركات البولندية عمليات الرش الزراعى لفترة طويلة ، حيث ان تشكيل هذه الشركات يخضع للعوامل والنظم السياسية بالدول

الشرقية .

وقد قامت عدة شركات مصرية للعمل فى هذا المجال ، ونجحت فى أن يكون لها كيان محسوس ، برغم منافسة الشركات البولندية التى يهملها أن يستمر نشاطها فى هذا الميدان .

والشركات المصرية العاملة فى هذا المجال هى :

- شركة رمسيس للطيران والرش : وهى شركة تضامن ، تمتلك عشرين طائرة سسنا .

- شركة شمالى افريقيا : وهى شركة توصية بسيطة ، تمتلك ست عشرة طائرة سسنا وتربوترس .

- الشركة العربية للطيران الزراعى : وهى شركة توصية بالأسهم ، تمتلك ست طائرات إيرتراكور .

- شركة سكوربيو الدولية للطيران الزراعى : وهى شركة توصية بسيطة ، تمتلك ست طائرات وتستأجر ست طائرات أخرى .

ويجب أن تعمل الحكومة على تمهيد ودعم عملية الرش الزراعى ومكافحة الآفات وغيرها بالطائرات ، للأسباب الآتية :

- الحرص على تأمين سلامة الأمن القومى .

- إيجاد ركيزة تكلف وقت اللزوم بما يطلب منها ، وخاصة وقت الأزمات السياسية .

- إيجاد مجال لفرص عمل للطيارين والفنيين المصريين

- إيجاد قاعدة عريضة من طيارى الاحتياط ، يمكنهم العمل بعد ذلك على الطائرات الأكبر وعلى طائرات القوات المسلحة .

- تقوية هذه الشركات يؤدى الى فتح مجال للعمل فى البلاد المجاورة .

وتوجد اتجاهات لاستخدام طائرات الهليكوبتر فى الانتقالات السريعة . وفى المستقبل القريب سوف تقوم هذه الطائرات بربط أطراف ووسط القاهرة ، ومراقبة حركة النقل بالطرق ، والخدمة فى

مجال الاسعاف السريع ، والقيام بعمليات الأمن المختلفة .

وبرغم وجود دراسات وافية تؤكد الحاجة الى النقل الجوى الداخلى للبضائع بسبب زيادة الضغط على الطرق والسكك الحديدية وحرارة الجو التى جعلت نقل الفاكهة والخضروات والاسماك والزهور من أماكن الانتاج الى أماكن التسويق صعبا ، فإن هذا النوع من النقل لم يحظ الى الآن بما يستحقه من رعاية واهتمام .

ومن الواضح أن هذا النقل يحتاج الى حاويات ثلاجة بحيث يمكن نقل هذه الحاويات من أماكن التجميع إلى أماكن الاستهلاك مباشرة ، ووجود العديد من المطارات بجوار المدن الكبرى فى الدلتا مثل : الاسكندرية - بور سعيد - المنصورة - كفر الشيخ - طنطا - بنها - التحرير - مرسى مطروح ، وكذلك فى الصعيد مصر مثل : بنى سويف - المنيا - أسيوط - أسوان ، وفى الواحات مثل : الوادى الجديد البحرية والداخلية سيوه ، وفى شمال ووسط وجنوبى سيناء ، ييسر القيام بهذه العملية ، وخصوصا أن الواحات بها الكثير من الفاكهة والخضر التى لا تجد سوقا للتصدير ، ولا يوجد بها أسماك ، كما يحتاج وسط الدلتا الى الاسماك ويستغنى عن الكثير من انتاجه ، الأمر الذى يستوجب ضرورة النظر فى انشاء وحدة نقل جوى للنقل المحلى ، مجهزة بحاويات ثلاجة ، وتجهيز مطارات الوصول بأماكن تخزين هذه الحاويات .

المطارات المصرية

يوجد بمصر عدد من المطارات المدنية والحربية تنتشر فى أرجائها ، وتقل فى الصحارى وتتركز فى المناطق الهامة ، وتخضع هذه المطارات - كما هو متبع فى دول العالم - خضوعا تاما لسلطة الدولة التى تتولى أمر انشائها وتطورها .

ومن أهم هذه المطارات : ميناء القاهرة الدولى - مطار الأقصر - مطار أسوان - مطار النزهة بالاسكندرية - مطارات سيناء (رأس نصرانى ، رأس النقب ، العريش) - مطار الفريقة - مطار العامرية -

مطار مرسى مطروح ، علاوة على مطارات : الوادى الجديد - وأبو سمبل - أسيوط - المنيا - ويور سعيد ، والمطارات العسكرية التى يمكن استخدامها وقت الحاجة للخدمة المدنية المحددة .

وفيما يلى دراسة لبعض هذه المطارات :

مطار القاهرة الدولى :

المطار الرئيسى بمصر ، ويستوعب تقريبا كل الحركة الجوية الدولية اليها ، وهو مجهز بثلاثة ممرات : ممرين مستوازيين وممر عرضى ، والممران المتوازيان يحققان سيولة فى سرعة هبوط وصعود الطائرات ، اذ قد يستغرق هبوط الطائرة أو صعودها دقيقة واحدة . وأطوال الممرات هى :

- ٢٣٠/٠٥٠ القديم ، وطوله ٢٣٠٠ مترا وعرضه ٦٠ مترا ومغطى بالأسفلت .

- ٢٣٠/٠٥٠ الجديد ، وطوله ٤٠٠٠ مترا وعرضه ٤٥ مترا ومغطى بالخرسانة .

- ٣٤٠/١٦٠ ، وطوله ٣١٥٠ مترا وعرضه ٦٠ مترا ومغطى بالأسفلت .

وقد زادت الحركة فيه بمتوسط وصل الى ١١.٩٪ بالنسبة للركاب والى ١١.٨٪ بالنسبة للبضائع .

ولما كانت الامكانيات الحالية للمطار تستوعب ستة ملايين راكب ، يتوقع أن تصل فى نهاية ١٩٨٧ الى ١٠.٢ مليون راكب والى ١٥ مليون راكب فى سنة ٢٠٠٠ - فيلزم العمل على أن يقوم هذا المطار بدوره فى مجال النقل الجوى وذلك بصيافته وتطويره عن طريق :

- تحسين الممرات والممرات الفرعية ، بإعادة الرصف والتغطية والقضاء على العيوب بها ، سواء فى الفواصل أو الانارة ، والتخلص من تكوم الرمال والزلط عليها ، حتى يمكن زيادة كفاءتها لصعود وهبوط عدد أكبر من الطائرات .

- تجهيز الممرات كلها بالمعدات والأجهزة الملاحية الحديثة التى تؤمن مطارا دوليا ، وتساعد على سرعة صعود وهبوط الطائرات .

- توسيع وتنظيم الترمك ووضع خطة لزيادة عدد مواقف الطائرات .

- استكمال وتطوير المبنى الحالى ومرافقه ، ومحطات القوى الكهربائية الأصلية والاحتياطية ، وكذلك مشروعات المياه والصرف .

- استكمال وتعزيز وحدات الانقاذ والاطفاء ، وتدريب الأفراد لرفع كفاءتهم الفنية وإياقاتهم البدنية .

- استكمال مشروع المبنى رقم (٢) « ١٠ مليون راكب » على مرحلتين : الأولى تبدأ فى ١٩٨٤ ، والثانية تبدأ فى ١٩٨٧ ، مع التخطيط لإضافة امتداد له بعد انتهاء المرحلة الثانية .

- العمل على مد طريق مواز للطريق الحالى يوصل للعينى رقم (٢) .

- الاكتمال بتقوية وصيانة محطات المحولات والقوى الكهربائية .

- تحسين منطقة البضائع بما يتناسب والنمو المطرد فى هذه الحركة .

- العناية بأفراد وتجهيزات المراقبة الجوية ، ووضع خطة وافية لرفع المستوى الفنى والأدبى لأفرادها .

- إصلاح وتسوية المناطق الرملية بين الممر الرئيسى والممرات الفرعية .

- تحسين وتطوير الاتصالات اللاسلكية والاتصالات بين المطارات والتلكس .

مطار الأقصر :

يعتبر المطار السياحى الأول ، وتتزايد الحركة على هذا المطار بازدياد السياح ، ويعتبر البديل الأول لمطار القاهرة الدولى . وقد بلغ مجموع الحركة فى هذا المطار ٤١٢٤ طائرة فى عام ١٩٨٠ ، زادت فى عام ١٩٨١ الى ٧١٧٦ طائرة .

ويجرى الآن استكمال مشروع تطوير المطار ومبانيه - بمساهمة من البنك الدولى ضمن مشروعه لتطوير مدينة الأقصر - حتى يواجه الضغط السياحى على المنطقة ، وحتى يتمكن من استقبال الطائرات المحولة إليه من مطار القاهرة فى حالة تعذر الرؤية فيه .

وهذا المطار يلزمه الكثير من الاعتمادات لتطوير أجهزته ومده بالأفراد الكفاء لتحسين خدمات المراقبة الجوية ، خصوصا وأن المطار تمر به كثير من الطائرات العابرة .

كذلك يجب تجديد سور المطار لمنع الحيوانات من اختراقه ، ووضع ضوابط لاقتراب وصعود الطائرات ، تكفل إبتعاد الطائرات عن المناطق الأثرية ، وتحرم الطيران فوق هذه المناطق على ارتفاع اقل من ٣٠٠٠ متر .

والمطار معمران :

- المر (٠٢) (٢٠) وطوله ٣٠٠٠ متر وعرضه ٤٥ مترا .

- المر (٣٠) (١٢) وطوله ١٠٠٠ متر وعرضه ٤٥ مترا .

ومشروعات التوسع ممكنة لانه خال من الجهتين : الشرقية والجنوبية حيث توجد مرتفعات صحراوية ، ويحده من الشمال والغرب أرض زراعية وعلى بعد كيلو مترات قليلة منه يوجد معبد الكرنك . وقد تم التنبيه وتحذير الطيارين من الطيران المنخفض فوقه .

ويجب ان تتناول خطة استكمال المطار مايلي :

- صيانة الممرين : الأصلي والفرعى .

- تطوير واستخدام الأجهزة والمساعدات الملاحية (رادار - I.L.S) .

- تطوير وتحسين وصيانة وإضاءة الممرات مع اقامة محطات انارة احتياطية .

- تطوير وتحسين وتجهيز المراقبة الجوية ومدها بأفراد أكفاء .

مطار أسوان :

مطار هام للنقل الجوي الداخلى ، وتستعمله احيانا بعض الطائرات الأجنبية ، ونظرا للأهمية الاقتصادية والسياحية لمدينة أسوان ، فقد وضع هذا المطار ضمن خطة التطوير ليكون مطارا دوليا . وقد بلغ مجموع الحركة فيه ٦٧٤٠ طائرة ، عام ١٩٨٠ ، و٧٣٢٤ طائرة عام ١٩٨١ .

ويلقى مطار اسوان اهتماما بالغا ، مع زيادة الحركة المنتظرة به ،

بعد مشروع التكامل مع السودان ، فضلا عن الاقبال السياحى على أسوان ، وهو أمر يستدعى ما يأتى :

- التخطيط لمبنى مناسب للركاب ، مجهز بالتكييف والكماليات ، علاوة على المدخل الخاص .

- تحسين الممر وجوانبه وتحسين الإضاءة به ، وإضاءة محور الممر وتوسيع وتحسين وإضاءة الترامك ومواقف الانتظار .

- وضع خطة استكمال الأجهزة الملاحية ومساعدات الطيران .

- تجهيز برج المراقبة بالمعدات والأجهزة والأفراد الكفاء .

مطار الغردقة :

مطار للنقل الداخلى حاليا ، ويجرى العمل على تطويره ليكون مطارا دوليا . وقد بلغ مجموع الحركة به ٤٤٢ طائرة فى عام ١٩٨٠ ، و٥٠٠ طائرة فى عام ١٩٨١ .

وهو مطار هام من الناحية السياحية ، ولأنه وسيلة انتقال للسكان والعاملين بالمنطقة ، لصعوبة الطريق البرى ، الأمر الذى يستوجب :

- صيانة الممر وتجهيزه بالأنوار الملاحية وإضاءة محور الممر ، وكذلك

الممرات الفرعية .

- تحسين وتوسيع وإضاءة الترامك ومواقف الطائرات .

- انشاء مبنى مناسب لحجم الركاب المتزايد .

- تحسين الخدمة الفنية بالمطار .

- تجهيز الممر وبرج المراقبة بالأجهزة والمساعدات الملاحية .

مطار النزهة بالاسكندرية :

يستخدم للنقل الجوى الداخلى ، علاوة على استخدامه لهبوط الطائرات الاجنبية الخفيفة والمتوسطة التى تطلب الهبوط به . وقد بلغ مجموع الحركة فيه ٣٣٧٨ طائرة فى عام ١٩٨١ .

وقد تم تطويره لاستقبال الطائرات المتوسطة المدى داخليا وخارجيا .

مطار مرسى مطروح :

مطار موسمى تسلمته القوات الجوية ، ولا ينتظر زيادة الحركة عليه .

مطارات سيناء :

× مطار العريش :

وهو مطار داخلي ، يتوقع ان تزيد فيه الحركة مع تحسين الظروف السياسية بعد انتهاء ازمة قطاع غزة ولبنان ، ويمكن ان تعمل عليه الطائرات المتوسطة .

× مطار رأس نصراني ، مطار رأس النقيب :

مطاران دوليان بحكم معاهدة السلام ، والحركة عليهما معدومة ونفقاتهما عالية ، ولا ينتظر تزايد الحركة عليهما .

مطار العامرية :

تقرر في الخطة الخمسية الحالية انشاء هذا المطار في منطقة العامرية على بعد ٤٥ كم تقريبا من مدينة الاسكندرية ، وذلك لمواجهة التطور الاقتصادي والصناعي والسياحي والاقليمي لمنطقة الاسكندرية والساحل الشمالي الغربي ، ويبدأ تنفيذه في العام الحالي ١٩٨٣/١٩٨٤ .

الاستراتيجية المقترحة للطيران المدني بمصر

أولا : تنظيم وزارة الطيران :

نظمت وزارة الطيران على أسس ادارية بحتة ودون اختصاصات واضحة ، فقد كانت مصلحة الطيران المدني (الهيئة العامة للطيران المدني) هي المهيمنة على شئون الطيران المدني بمصر منذ أكثر من خمسين عاما ، وكان من الصعب توزيع اختصاصاتها بينها وبين وزارة الطيران المدني المستحدثة ، خاصة وان التنظيم الاداري لهذه الوزارة في البداية لم يكفل لها التمكن من الوفاء بهذه الاختصاصات على وجه مرض ، وهو أمر يستدعي :

- اعادة تنظيم الوزارة ، وذلك بتميزها بكفاءات من العاملين بالقطاعات المختلفة (شركات الطيران / هيئة الطيران المدني / الارصاد) عن طريق استحداث وضع جديد يشجع هذه الخبرات على العمل بالوزارة ، اذ أن المرتبات والحوافز المدنية والأدبية المتاحة لذوي الكفاءات في مجال النقل الجوي خارج الوزارة ، تقف حاجزا قويا لنقل هؤلاء الأفراد الى الوزارة .

- استحداث قطاع للتدريب ، يعمل على :

× اعتماد ومتابعة خطة التدريب الفني بحقل الطيران الشاملة لجميع

التخصصات .

× دراسة ومتابعة مستوى التدريب بالمراكز المختلفة ، والتأكد من

مسايرته للتطور الفني في مجال الطيران .

× مراجعة ومتابعة نظم التدريب الدوري المتقدم بمختلف الوحدات ،

والتأكد من مطابقته للمستويات المطلوبة .

× مراجعة طرق منح الاجازات الفنية للعاملين بقطاع النقل الجوي

واعتمادها ، وذلك بالتنسيق مع هيئة الطيران المدني ، وتحديد

اختصاصات الجهات المختلفة ، كل فيما يخصه ، وكذلك طرق مراجعة

واعتماد اجازات الطيارين والفنيين الاجانب العاملين بمصر .

× وضع شروط واعتماد اجازات خباط المراقبة الجوية والاتصالات

السلكية واللاسلكية ، بالتنسيق مع هيئة الطيران المدني .

- الاهتمام بقطاع التخطيط والاحصاء : وذلك باختيار افراد اكفاء

ذوي دراية وعلم وخبرة في مجالات الطيران المختلفة للعمل بهذا القطاع ،

بحيث يكون قادرا على دراسة ومناقشة خطط الاجهزة المختلفة للوزارة

ووحداتها ، وأن يتابع تنفيذ الخطة ، وأن يقوم بتجميع وتحليل

الاحصاءات الخاصة بالاجهزة التابعة للوزارة .

- دعم قطاع تحقيق وتحليل الحوادث : يوجد هذا التخصص ولكن

بعدد محدود . ولكي يقوم هذا الجهاز بدوره الفعال ، يجب مراعاة

الآتي :

× تدعيم الجهاز بالأفراد ذوي الخبرة والدراية الفنية بمختلف انواع

الطائرات العاملة بمصر وغيرها ما أمكن .

× استحداث قسم يشرف على سرعة تحقيق وتحليل الحوادث

الجسيمة ، ويمكنه اصدار توصيات سريعة اذا كان في ذلك تأمين لسلامة

الطيران .

× أن يقوم هذا القسم بتحليل الحوادث العارضة ، واستلام النشرات

الدورية الخاصة بالحوادث التي تحدث في باقي الشركات ، وتوصيات

جهاز الطيران المختلفة في كل ما يمس أمن وسلامة الطيران .

× الاشراف والمتابعة للتفتيش الفني (طيارين - فنيين - مراقبة

جوية) .

× اقتراح تعديلات شروط منح أجازات الصلاحية للأفراد والطائرات وحرس الحدود والشرطة وغيرها .

- انشاء جهاز لوضع واعتماد الاتفاقيات الدولية ، وذلك مع توضيح وتنسيق اختصاصات كل من الوزارة وهيئة الطيران المدني في هذا المجال .

- اعادة النظر في تشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني ، بحيث يضم - علاوة على رؤساء مجالس إدارات الهيئات والشركات العاملة في مجال النقل الجوي والممثلين للوزارات ذات الصلة بهذا النشاط - أعضاء متفرغين في هذا المجال ، وبحيث ينص على أن يكون من مهامه دراسة ومراجعة خطط الوزارة ومشروعاتها الرئيسية ، والتنسيق بين الأجهزة التابعة ، بما يمنع التضارب في التخطيط والاندواج في العمليات ، ويوضح الرؤية أمام مختلف الأجهزة والادارات .

ثانيا : هيئة الطيران المدني :

منذ أكثر من خمسين عاما يعمل الطيران المدني ، وينمو ويتطور حسب ظروف تطور الطائرات واحتياجات النقل الجوي ، وكان السلطة الوحيدة المسيطرة على جميع أجهزة الطيران المدني في مصر ، الى أن انشئت وزارة الطيران المدني .

وقد صدر القانون رقم ٢٨ لعام ١٩٨١ ليحدد اختصاصات وسلطات هيئة الطيران المدني ، وتتكون البنية الأساسية للهيئة من :

- أجهزة انشاء وتشغيل المطارات بدقة وأمان وقاطية .

- أجهزة مراقبة ومتابعة صلاحية وكفاءة أجهزة الاتصالات والأجهزة الملاحية وارسال المعلومات للعمليات والارضاد .

- أجهزة التأكد من كفاءة العاملين في المطارات ، والطائرات في الجو والارض ، ومراقبة صلاحية الطائرات للطيران ، والتأكد من اتباع تعليمات وقواعد سلامة وأمن الطيران .

- جهاز تحقيق وتحليل الحوادث الجسيمة وغيرها ، والوقائع التي يبلغ عنها .

وتقوم الهيئة بمباشرة مهامها لتحقيق أمن وسلامة الطيران المدني فوق سماء مصر ، وخلال الممرات الجوية المعتمدة ، وكذلك متابعة تحركات الطائرات من مصر الى خارجها ، أى الى مناطق المراقبة الجوية في الدول المجاورة .

كما تقوم الهيئة بتشغيل المطارات الداخلية الآتية :

القاهرة الجوية - اسوان - الأقصر - أبو سمبل - الوادي الجديد - أسيوط - سانت كاترين - العريش - الجوه - النقب - شرم الشيخ - الفردقة - الاسكندرية - بورسعيد - مرسى مطروح .

وتهدف خطة الهيئة الى مواجهة التصاعد المستمر والنمو المتزايد في مطالب نقل الركاب والبضائع ، وتوفير الاستعداد والتكامل اللزمين لمقابلة الخدمات المنظمة والفعالة ، التي تسهم في زيادة الدخل القومي . وتعمل الهيئة على تحقيق الاهداف الآتية :

- العمل على تحسين ممرات ميناء القاهرة الجوية وممراته الفرعية ، وزيادة عدد مواقف الطائرات ، وتحسين الخدمات الفنية وتعزيزها ، ورفع كفاءة الافراد .

- استكمال مشروعات مطار الأقصر ليكون مطارا تبادليا لميناء القاهرة الجوية ، ومجابهة زيادة الحركة الملحوظة .

- تطوير مطار اسوان ، وخاصة بعد ازدياد الحركة بينه وبين أبو سمبل والسودان .

- تطوير مطار الفردقة بعد أن جذبت المنطقة الزوار والسائحين .

- انشاء مطار العامرية لخدمة الساحل الشمالى .

- الاتجاه الى البدء في انشاء مطار بديل لميناء القاهرة الجوية .

ومن الواضح ان خطة الهيئة تعطى استكمال وتطوير المطارات القائمة الاهتمام الأول ، وتتضمن الاتجاه الى البدء في انشاء مطار بديل لميناء القاهرة الجوية ، وانشاء مطار العامرية لخدمة الساحل الشمالى .

على أنه وفقا للرأى الذى اتجهت اليه هذه الدراسة ، فان المطارات الداخلية الحالية تعد كافية ومنتشرة بالأرضاع الصحيحة ، ومن ثم فلا لزوم لانشاء مطارات جديدة ، سواء في العامرية أو بديل للقاهرة النولى

ويجب توجيه الجهد والمال الى تحسين وتطوير مطار القاهرة الجوى ومطار النزهة بالاسكندرية .

وعلى الهيئة أن تراعى ما يلى :

- ان استخدام مطارى رأس النقب وشرم الشيخ سوف يكون استخداما ضعيفا ، الى أن يستقر الوضع السياسى فى المنطقة .

- وجوب الاسراع فى تطوير مشروع المراقبة الجوية الذى يهدف الى :

x تحقيق سلامة وسهولة الحركة عبر المجال الجوى المصرى .

x رفع كفاءة الخدمات الملاحية وزيادة مداها لتغطى كل الممرات الجوية .

- تنطية المجال الجوى بالرادار ، واستخدام الحاسبات الالكترونية فى جمع المعلومات عن الطائرات العابرة والمستخدمة للمجال الجوى المصرى .

x سرعة تبادل المعلومات عن الحركة الجوية باستخدام الحاسبات الالكترونية .

x رفع كفاءة الاتصالات بين مراكز المراقبة الجوية فى القاهرة ومراكز المراقبة الجوية فى الاقاليم المجاورة .

x دقة ربط الاتصالات بين مطارات الجمهورية : مدنية وعسكرية .

x تأمين التزام الطائرات العابرة بالطرق الجوية المحددة ، وتيسير استخدامها لمحطات المساعدات الملاحية الأرضية المنتشرة على الطرق الجوية وهى :

١٣ منارة لاسلكية .

١٦ محطة تردد عال جدا لقياس المدى .

١٣ محطة لقياس المسافة .

وتجدر الإشارة الى أن اللائحة التنفيذية للقانون ٢٨ لعام ١٩٨١ الخاص بتنظيم الطيران المدنى لم تصدر بعد ، وهو أمر يستدعى العمل على سرعة إصدارها ، فضلا عن تنفيذ الاحكام المقيدة للعوائق والمباني الواردة فى هذا القانون ، اذ لم تخصص بعد إدارة مسئولة

تراقب المطارات وما حولها من عوائق .

ويلاحظ انه برغم تعديل الممرات الجوية ، فما زال ينقصها بعض التعديلات ، فضلا عن حاجة الممرات فى المطارات الى العناية بها ونظافتها وصيانتها بصفة دائمة .

ثالثا : مصر للطيران :

مصر للطيران لها وضع مميز بالشرق الأوسط وأفريقيا ، فهى رائدة النقل الجوى فى المنطقة ، وبأحد من الدعائم الأولى للطيران الدولى . وللحفاظ على هذا الوضع وتلك الريادة ، يلزم أن تقوم الشركة بما يلى :

- العمل على رفع الكفاية الانتاجية لطائرات الشركة ، وتقليل الفاقد من ساعات الطيران .

- مداومة دراسة حركة النقل .

ويجب أن تعمل الشركة - متعاونة مع وزارة الطيران وهيئة الطيران المدنى - على أن تكون شركات النقل الجوى بمنأى عن الصراعات والخلافات السياسية الدولية .

وفى مجال تعزيز أسطول الطائرات بالشركة ، ينبغى الاسراع بالوصول الى رأى قاطع بعد اجراء الدراسات اللازمة لتحديد طراز الطائرات الذى يناسب العمل على خطوط الشركة فى ضوء التطورات العالمية السريعة والمتلاحقة فى هذا المجال ، وشراء العدد اللازم من هذه الطائرات فى اطار برنامج زمنى محدد وخطة تمويلية للشراء ، تعتمد على قروض ميسرة تسدد على أجال طويلة وبعد فترة سماح مناسبة . ومما يساعد على انطلاق مصر للطيران ويحقق كفاءة العمل بها ، وضع قانون جديد ولوائح تنفيذية تحكم طبيعة عملها وتكفل دقته .

وبالنسبة لخطوط مصر للطيران عبر الاطلنطى ، يمكن بعد اجراء دراسات الجدوى اللازمة النظر فى مد خطوط لها عبر الاطلنطى ، أو الاكتفاء بالمشاركة فى بعض الخطوط : كخط نيويورك ، وفى كلتا الحالتين يجب عدم التصريح برحلات غير محددة للشركات الامريكية لئلا يكون للشركة نصيب فيها .

ونهوضا باقتصاديات مصر للطيران ، يمكن النظر فى وضع نظام لادارتها ، تقسم فيه نشاطاتها الى وحدات انتاجية ، وبذلك تكون مؤسسة مصر للطيران هيئة قابضة للأنشطة الآتية :

× النقل الجوى للركاب والبضائع : الخدمات الأرضية - الخدمات الفنية - الاسواق الحرة والفنادق وغيرها .

× خدمات تموين الطائرات وتشمل : امداد طائرات المؤسسة وغيرها من الشركات بجميع ما تحتاج اليه من مأكولات ومشروبات ولوازم وغير ذلك .

× خدمات البضائع وتشمل : شركة لنقل البضائع - قرية البضائع لتصدير واستيراد البضائع بكافة أنواعها ، واستقبال وترحيل طائرات البضائع .

× انشاء وحدة الخدمات الفنية مستقبلا وفصلها عن القطاع الفنى ، وذلك لتنمية هذه الخدمة الهامة .

× العمل على انشاء وحدة مستقلة للخدمات الأرضية لاستقبال وترحيل الطائرات ، لتحل محل الوحدات المكتبية المنتشرة بالمطار ، والتي تسبب ارتباكاً كثيراً فى الحركة .

رابعا : هيئة المعهد القومى للتدريب :
أنشئت هذه الهيئة بهدف :

- وضع برامج متطورة ونظم دقيقة للتدريب لرفع المستوى .
- تخرج فنيين وطياريين على درجة جيدة ومستوى رفيع .
- متابعة التدريب المتقدم للمستويات الصحية والعلمية والنفسية والعملية ، اللازم للحصول على اجازة العمل كطيار أو كفتى .
- ولم تتضح بعد استراتيجية هذه الهيئة للمستقبل . ويجب لوضع هذه الاستراتيجية أن يكون لدى الهيئة معلومات تفصيلية عن :
 - القوة البشرية المتوفرة واللائمة للجهات المختلفة .
 - طرق الانتقاء والتأكد من الصلاحية المستقبلية وخاصة للطياريين .
 - خطط التدريب النظرى والعملى المطلوبة ومدى ملامتها للتطور الواضح فى الطائرات الحديثة .
 - اعداد خطة واضحة ومتناسقة مع حاجة السوق .
- كما يجب على هذه الهيئة ما يلى :
- استكمال مشروعات مركز التدريب على الطيران المدنى ، وأهمها

مواجهة متطلبات نظام التدريب على الأجهزة الحديثة المعقدة فنيا ، ولا سيما ما يخص مشروع تطوير المراقبة الجوية .

- استكمال دراسة مشروع الاكاديمية المصرية للطيران المدنى ، والتخطيط المستقبلى للربط العلى مع نظيرتها بالأردن .

- العمل على ايجاد علاقة مع القوات الجوية لايجاد نظام الاحتياط من الطيارين المدنيين ، لزيادة الكفاءة ورفع المستوى ، ولاستيعاب الزيادة من الطيارين خريجي الطيران المدنى .

خامسا : الهيئة العامة للأرصاد الجوية :

تتبع أهداف الهيئة وخططها من متابعتها للتطور العالمى ومتطلباتها ، وارتباطها بالمنظمة العالمية للأرصاد الجوية ، مما يجعلها دائما تعمل على ألا تتأخر عن الركب العالمى .

وتتخلص استراتيجية هذه الهيئة فيما يلى :

- التوسع فى استخدام النظم الآلية المتكاملة فى الأرصاد الجوية .
- استكمال مقومات شبكات محطات الأرصاد وتطوير أجهزتها .
- التوسع فى اجراء البحوث والدراسات الاكاديمية والتطبيقية فى مجالات الأرصاد الجوية .

- التوسع فى إعداد المتخصصين وتطوير وسائل التدريب .

- الوفاء بالتزامات مصر الاقليمية والدولية ، اذ ان مصر مركز لانشطة دولية (المركز الاقليمى للأرصاد الجوية - المركز الاقليمى للاتصالات - المركز الاقليمى لمعايرة أجهزة الرصد الجوى المركز القومى للتدريب (الأرصاد) - المركز الاقليمى للإشعاع - المركز الاقليمى للأوزون) .

- رفع قدرة الاداء والمعلومات للقوات المسلحة .

- نشر الوعى بالأرصاد الجوية وبفائدتها فى ميادين الزراعة والملاحة البحرية والجوية والصيد والمشروعات العمرانية والسياحية والمجتمعات الجديدة والطاقة النووية وغيرها .

ويمكن ان يزداد على هذه الأهداف تشجيع العاملين بالأرصاد ماديا حتى يمكن التحقق من بقاء العنصر الصالح المدرب لتشغيل ورفع اداء المهمات المنتشرة فى الوادى والصحارى .

اتجاهات وآراء

وقد برزت من خلال مناقشات المجلس اتجاهات وآراء ، من أهمها :

- دور النقل الجوى للبضائع سيزداد - سواء فى التصدير من

مصر أو لمصر - ويجب لفت الانتظار الى أهمية هذا النوع من النقل .

- وجوب أن يتواءم تطوير الامكانيات المادية لصناعة النقل الجوى

من مطارات وطائرات واجهزة لاسلكية وإلكترونية لازمة لضمان سلامة

الحركة ، مع الاهتمام الكامل بتجهيز العنصر البشرى المسئول الأول عن

تشغيلها ، وإدارة وصيانة كل ما يتعلق بهذه الصناعة من معدات .

- مواصلة التدريب للفنيين فى مجال النقل بنفس أسلوب تدريب

الطيارين ، بما يكفل الحفاظ على المستوى الممتاز للداء الفنى .

- إتاحة الاحتكاك اللوى المسئولين عن صناعة النقل الجوى وقادة

الاقسام الفنية ، بل والخط الثانى والثالث لهؤلاء القادة ، وذلك بالتدريب

العملى فى الشركات الاجنبية والمطارات العالمية وهيئات الطيران الدولية

الامر الذى يكفل مسايرتهم للعصر وتعرفهم على كل جديد فى هذه

الصناعة ، ويرفع مستوى الاداء لجميع العاملين .

- اماكن النظر فى قيام نشاط آخر (قطاع خاص - استثمارى -

مشترك) فى مجال الطيران المدنى والنقل الجوى بجانب شركة مصر

للطيران ، بما يتيح مجالا للمنافسة التى تؤدى عادة الى تحسين الاداء

وخفض الاسعار وتجويد الخدمة ، وذلك تمهيدا لدخول مجال المنافسة

العالمية .

- زحف العمران نحو مطار امبابه ، وهو أمر يستدعى ان تتضمن

استراتيجية الطيران المدنى حتى عام ٢٠٠٠ انشاء مطار جديد بدلا من

مطار امبابه ضمنا لوجود مطار مخصص للتدريب على الطيران

الشرعى والطيران العام .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة وما دار حواها من مناقشات ، وتأكيدا

لما سبق أن أوصى به المجلس فى دوراته الثانية والثالثة والرابعة فى هذا

المجال - يوصى بما يلى :

* دعم اجهزة وزارة الطيران المدنى بالفنيين والمتخصصين من

العاملين بالقطاعات المختلفة (شركات طيران / هيئة الطيران المدنى /

الأرصاء) ، باستحداث حوافز تشجع هؤلاء الفنيين والمتخصصين على العمل بالوزارة ، اذ ان ما يتاح لهم من مرتبات وحوافز مادية وأدبية خارج الوزارة يحول دون انتقالهم للعمل بها ، مع اعادة تنظيم هذه الوزارة وفقا لأنظمة الادارة الحديثة المتطورة - بما يمكنها من التخطيط السليم والرقابة والمتابعة .

* ضرورة العمل على تطوير اللوائح الخاصة بمنح الاجازات الفنية للعاملين بقطاع الطيران واعتمادها ، وتحديد اختصاصات جميع الأفرع الفنية ، بما يتناسب مع التقدم العالمى فى المعدات والاجهزة الفنية .

* تدعيم جهاز تحقيق وتحليل الحوادث بالافراد نوى الخبرة والدراية الفنية بمختلف انواع الطائرات العاملة فى مصر وغيرها ما أمكن ، بحيث يسهم هذا الجهاز فى تقليل الحوادث بل ومنعها ، والحرص على أن يكون لهذا الجهاز اتصالات كافية بالنظم المماثلة فى الدول الاخرى ، وبمراكز انتاج الطائرات ، للاستفادة مما يحدث فى باقى الشركات من حوادث بعد تحليلها ، ومن توصيات الجهات المعنية بالطيران فى كل ما يمس أمن وسلامة الطيران .

* اعادة النظر فى تشكيل المجلس الاعلى للطيران المدنى والنقل الجوى من رؤساء مجالس ادارات الهيئات والشركات العاملة فى قطاع الطيران ، ومن ممثلين عن وزارات : التخطيط والمالية والنقل والسياحة والداخلية ، علاوة على اعضاء متفرغين من نوى الخبرة فى مجال الطيران المدنى ، وتحديد اختصاصاته بما يمكنه من أداء دوره كاملا فى خدمة مختلف الانشطة الفنية الطيران المدنى ، وبما يسمح بالافادة من قراراته .

* اجراء دراسة تكميلية يشترك فيها خبراء الطيران والسياحة والتجمعات السكانية والزراعية حول « مستقبل المطارات فى مصر » يراعى فيها الآتى :

- طرح ومناقشة ما اثير من آراء واتجاهات - سلبي وإيجابى - حول انشاء بديل لمطار القاهرة الدولى .

- ما سبق من توصيات للمجلس فى هذا الشأن بدوراته السابقة .

- الحركة المرتقبة وشبكة الخطوط اللازمة لها ، وحجم الاسطول المناسب لهذه الحركة .

- الازدهار السياحي المرتقب بعد تنشيط السياحة عموما ، وتطوير الساحل الشمالى الغربى وسياحة رجال الأعمال على وجه الخصوص .

- فى حالة الموافقة على انشاء مطارات جديدة ، يلزم ان يتماشى التخطيط لهذه المطارات مع مستقبل التجمعات السكانية والتوسعات الزراعية الافقية ، مع ربط ذلك بالاهداف السياحية ، وكلها أمور تتطلب تحديد متى وأين تنشأ هذه المطارات ، مع الحرص على أن يسمح التخطيط لأى مطار ينشأ بالتوسعة والاضافة مستقبلا ، فضلا عن حمايته من الزحف العمرانى الذى يعوق عمليات الطيران .

* سرعة الوصول الى رأى قاطع - بعد اجراء الدراسات اللازمة - لتحديد طراز الطائرات الذى يناسب العمل على خطوط شركة مصر للطيران فى ضوء التطورات العالمية السريعة والمتلاحقة فى هذا المجال ، وشراء العدد اللازم من هذه الطائرات فى اطار برنامج زمنى محدد وخطة تمويلية للشراء ، تعتمد على قروض ميسرة تسدد على اجال طويلة وبعد فترة سماح مناسبة .

* تطوير احصاءات هيئة الطيران المدنى ، والعمل على الاستفادة منها عن طريق مزيد من التحليل لها ، مع التوصية بأن تقوم وزارة الطيران المدنى باعداد تقرير سنوى يوضح أنشطة النقل الجوى بمصر والتطور الذى يحدث فى : مختلف الشركات الناقلة ، والمطارات والخدمات الفنية ، ومعدلات استغلال الطائرات وبيان الطاقة الانتاجية المتاحة ، ومقارنة كل ذلك بنظيراتها فى الشركات العربية للانفاذ منها فى الانطلاق الى المزيد من التفوق أو فى العمل على تلافى القصور إن وجسد .

* عقد المزيد من الاتفاقات الثنائية للنقل الجوى والطيران المدنى بحيث تحفظ مصالح الشركات الوطنية فى الدول المختلفة ، مع الحرص على ان تكون العلاقات مع شركات النقل الجوى بمنأى عن الصراعات والخلافات السياسية الدولية .

* العمل على أن تكون المطارات الاساسية وحدات اقتصادية ، والنظر فى امكان وضع نظام تقسم فيه نشاطات مصر للطيران وهى : النقل الجوى للركاب والبضائع - خدمات تموين الطائرات - خدمات البضائع - الخدمات الفنية - الخدمات الارضية لاستقبال وتحويل

١٧٢

الطائرات الى وحدات انتاجية . على أن تكون المؤسسة هيئة قابضة لهذه الوحدات ، وهو أمر سوف يحسن اقتصاديات مصر للطيران .

* انشاء شركة لنقل البضائع على اسس علمية وسليمة ، حتى يمكن ان تستوعب الجزء الاكبر من صادرات مصر ووارداتها .

* اجراء دراسة جادة وفق أنظمة الادارة الحديثة ، تكفل تخفيض اعداد العاملين بمطار القاهرة من مختلف التخصصات والهيئات وتمنع تكديسهم ، لما فى ذلك من تأثير خطير على أمن الطائرات وسلامتها ، علاوة على سوء المظهر ، وبما لا يخل بالاداء الممتاز ل هؤلاء العاملين .

* العمل على تخفيف الطابع والمظهر الرسمى للعاملين من رجال الشرطة بالمطار اثناء تواجدهم به ، اسوة بما يجرى عليه العمل فى كافة مطارات العالم .

* تحديد الاماكن الاثرية التى يمنع الطيران فوقها أو يسمح به وفق ضوابط معينة ، على أن يعلن عن هذه الضوابط وتلك الاماكن عالميا .
* انتهاء قيام بعض الشركات فى مطار القاهرة بالخدمات المتعددة ، وقصر هذه الخدمات - كما هو متبع فى جميع مطارات العالم تقريبا - على الشركة الوطنية .

* ربط المطارات ، وخاصة الرئيسية منها ، بطرق مواصلات منتظمة (أتوبيس - مترو - سكة حديد) .

* ان تمتد الخطوط الجوية الوطنية بعد تعزيز المنطقة العربية ، طولا وعرضا فى افريقيا ، وان تنسق فى هذا المجال مع الخطوط السودانية فى اطار التكامل ، بعد اجراء الدراسات الاقتصادية اللازمة .

* العمل على رفع مستوى النقل الجوى والطيران المدنى عموما وشركة مصر للطيران خصوصا ، بما يتيح امكان التنافس عالميا فى هذا المجال ، ويمكن ان يتم ذلك عن طريق :

- تعديل قانون مصر للطيران على غرار شركات الطيران العالمية ، بما يحكم طبيعة العمل بها ويكفل دقته ويرفع مستوى اداء الطائرة والمعدة والفرد فيها .

- تضييق الفروق ماليا بين العاملين بمختلف الهيئات العاملة فى هذا القطاع .

مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى

القاهرة الكبرى وقطاعاتها :

تبلغ مساحة مدينة القاهرة حوالى ٢٦٥ كيلو متر مربع ، وما يقرب من ٧٥٪ من الطرق والشوارع بها انشئ منذ أكثر من ٥٠ عاما ، وأغلب هذه الطرق لا تتوافر بها المرافق والاشتراطات المناسبة لحركة المرور الحالية ، وبالتالي أصبحت هذه الطرق والشوارع غير قادرة على استيعاب حركة المرور الضخمة التى تجرى فوقها فى الوقت الحاضر فيما عدا نسبة لا تتعدى ١٢٪ منها .

وقد أصبحت القاهرة تنوء بحملها ، فهى - علاوة على أنها عاصمة الدولة - لا تقصر خدماتها على سكانها الأصليين ، بل تقدم الخدمات الى الوافدين اليها والمترددين عليها وهم كثيرون ، حيث تضم المراكز الادارية والحكومية الرئيسية بجانب عدد من المراكز التجارية والفنية على مستوى الدولة ، مضافا الى ذلك كله وضعها المتميز على كل من : المستوى العربى والافريقى والدولى .

وقد امتد اقليم القاهرة الكبرى شمالا وجنوبا وشرقا وغربا ، وزادت نسبة التوسع العشوائى به على حساب الاراضى الزراعية التى بلغت أكثر من ثلث المناطق التى تم فيها التوسع ، كما جاوزت الكثافة

السكانية ببعض مناطقه ثلاثة امثال الحد المعقول ، مما كان له اثره الكبير على كافة الخدمات والمرافق بالاقليم .

وقد أدى قصور التخطيط الى ظهور مشكلة صعبة ايجاد الاماكن الملائمة لانتظار السيارات بشكل حاد ، بسبب عدم توافر مساحات واماكن الانتظار الكافية ، الامر الذى دفع نسبة كبيرة من قائدى السيارات الى مخالفة تعليمات الانتظار فى بعض المحاور ، وهو امر تصل فيه نسبة الاماكن المقتطعة عمليا للانتظار الى ٤٠٪ من مساحة الطريق ، مما يؤثر تأثيرا حادا على انسياب المرور ويؤدى الى استنزاف قدر كبير من جهد رجال المرور .

ويمكن تقسيم الكتلة العمرانية داخل القاهرة الكبرى الى خمسة قطاعات ، هى :

القطاع الاول : ويشمل منطقتى قلب المدينة والمنطقة الوسطى المحيطة بهذا القلب .

وتتضمن منطقة قلب المدينة - بجانب المثلث الذى يضم ميادين التحرير ورمسيس والعتبة - حى جاردن سيتى بأكمله وشارع المنيرة واجزاء كبيرة من احياء عابدين وبنها .

وقد شهدت هذه المنطقة زيادة فى النشاط التجارى والفندقى والمصالح العامة ، مما أدى الى تميزها بأنها منطقة جذب لحركة المرور ، فضلا عن اختراق وسائل النقل العام لها ، مع افتقادها الى مواقف الانتظار ، علاوة على التخطيط القديم للطرق بها .

أما المنطقة الوسطى المحيطة بقلب العاصمة فتشمل : بولاق - الجمالية - وجزءا من مصر القديمة - وجزءا من كل من شبرا والعباسية ، وتتميز هذه المنطقة بصفة عامة بالنشاط الحرفى التقليدى ، كما ظهرت بها بعض الابراج العالية بسبب ضغط قلب المدينة عليها ، وهو أمر نتج عنه زيادة فى تولد حركة المرور وزيادة فى حجمه ، مع عدم استيعاب الطرق لها ، الامر الذى أدى الى اختناق المرور ويطء الحركة .

القطاع الثانى : وهو القطاع الشمالى ، ويشمل منطقتين :

المنطقة الاولى : وتضم : شبرا - الشرايية - روض الفرج - الساحل . وبها كثافة سكانية عالية وتتنوع استعمالات الاراضى بين مساكن ومصانع ، الامر الذى يؤدى الى وجود احجام مرور كبيرة فى هذه المنطقة لا تتناسب مع ما بها من طرق .

المنطقة الثانية : تضم شبرا الخيمة ، وهى منطقة منفصلة عن التجمع السكانى بترعة الاسماعيلية ، وتتميز بالنشاط الصناعى والنمو العشوائى السريع ، كما تعتبر مدخلا من أهم مداخل القاهرة الكبرى ، وتبدأ عندها الطرق الاقليمية للوجه البحرى . ونظرا لعدم استيعاب الطرق الحالية بها لاجسام الحركة المتولدة ، فقد اتجهت الى طريق القاهرة الاسكندرية الزراعى - المصمم كطريق سريع - فحولته الى طريق داخلى .

القطاع الثالث : وهو القطاع الشمالى الشرقى ، ويشمل ثلاث مناطق :

المنطقة الاولى : مصر الجديدة ومدينة نصر ، وهى منطقة ذات نسيج عمرانى صحيح وتحت سيطرة بنائية ، ويغلب عليها الطابع السكنى ، وبها طرق تخدم حجم المرور المتولد عنها .

المنطقة الثانية : حدائق القبة والزيتون ، وهى بصفة عامة منطقة سكنية وبها كثافة لا تكاد الطرق بها تخدم حركة المرور المتولدة عنها وعن باقى الانشطة الخاصة بالخدمات .

المنطقة الثالثة : المطرية ، وقد شهدت فى السنوات الاخيرة نموا سريعا ، ضم فى الاغلب الاعم تجمعا عشوائيا لثوى النخل المحدود فى اراض زراعية .

وتفتقر المنطقتان - الثانية والثالثة - الى الطرق ذات التخطيط الهندسى المناسب ، الامر الذى لا يمكن معه احتساب الطرق بهما على المستوى المناسب لاداء الخدمة للسيارات العابرة من شرق القاهرة وطريق الاسماعيلية والسويس الصحراوى الى الجزء الشمالى الغربى للاقليم ، خاصة وانها تمر بمناطق سكانية عالية الكثافة مثل : منطقة

المطرية ، او بمناطق صناعية (بسكو مصر - الالبان - الابوية - النقل القبلى - الطرق والكبارى) .

القطاع الرابع : وهو القطاع الجنوبى ، ويشمل مناطق : المعادى وحلوان والمقطم ، ويعود النمو السريع بهذه المناطق اساسا - وخاصة بمنطقة حلوان - الى التركيز الصناعى . ولا يخترق هذه المناطق سوى طريق الكورنيش وبعض الطرق الفرعية التى أصبحت عاجزة عن القيام بخدمة هذه المناطق ، مما دفع الى تنفيذ طريق اوتوستراد مصر الجديدة - حلوان .

القطاع الخامس : وهو القطاع الجنوبى الغربى ، ويشمل منطقتين :

المنطقة الاولى : الدقى والاوراق وامبابية ، وهى منطقة تتميز بالكثافة السكانية . وقد ظهر بها اخيرا - وبشكل واضح - النشاط الادارى والتجارى .

المنطقة الثانية : وتتميز بالتوسع السكانى على الاطراف ، ويغلب على هذه المنطقة النمو العشوائى مع تداخل الانشطة الصناعية والتجارية والسكنية .

وليس بهذا القطاع طريق سريع بالمعنى المفهوم . فطريق الفيوم الصحراوى وطريق الواحات الصحراوى ، يصبان فى شارع الاهرام وطريق الملك فيصل ، وهما محوران داخليان لا يكادان يتحملان الضغط المتولد من هذه الروافد ، كما أن الطريق القادم من الوجه القبلى - والذى يصب فى جنوبى الجزيرة - يعتبر عبئا كبيرا على حركة المرور الداخلية بهذا القطاع .

تطور عدد السيارات بالقاهرة الكبرى :

شهد اقليم القاهرة الكبرى زيادة ضخمة فى اعداد السيارات الخاصة والاجرة فى خلال السنوات العشر الاخيرة (٧٣ / ١٩٨٣) ، فقد كان عدد السيارات الخاصة عام ١٩٧٣ حوالى ٨٧,٣٨٠ سيارة وسيارات الاجرة ١٧,٦٠٠ سيارة ، باجمالى ١٠٤,٩٨٠ سيارة ،

بمتوسط ١٥,٨ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان وقتئذ ٦,٦٥ مليون) ، بينما بلغ عدد السيارات الخاصة عام ١٩٨٣ حوالى ٣٥٠,٥٢٠ سيارة ، وسيارات الاجرة ٥١,٥١٠ سيارة ، باجمالى ٤٠٢,٥٣٠ سيارة بمتوسط ٤٢,٨ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان حوالى ٩ مليون) .

وعلى ضوء هذا فمن المقدّر أن يزيد عدد السيارات الخاصة والاجرة عام ١٩٨٧ على ٧٠٣,٠٠٠ سيارة ، بمتوسط ٦٦,٢ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان المقدّر وقتئذ ١٠,٦١ مليون) ، كما أنه من المقدّر ان يتراوح عدد السيارات الخاصة والاجرة عام ٢٠٠٠ بين ١,٣٠٠,٠٠٠ سيارة ، ١,٨٣٠,٠٠٠ سيارة ، بمتوسط يتراوح بين ٧٩,١ سيارة و١٠٧,٦ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان المقدّر وقتئذ يتراوح بين ١٦,٤٣ مليون ، و١٧ مليون) .

النقل العام بالقاهرة الكبرى :

يقوم على خدمة النقل العام باقليم القاهرة الكبرى ، كل من هيئة النقل العام بالقاهرة وشركة اتوبيس القاهرة الكبرى وشركة مترو مصر الجديدة وخطوط ضواحي السكك الحديدية (كوبرى الليمون - المرج) (حلوان - باب اللوق) . ويقوم بالعبء الاكبر من هذه الخدمة هيئة النقل العام بالقاهرة التى نقلت عام ١٩٨٣ حوالى ٣,٣١ مليون راكب يوميا ، بينما لم يتعد نصيب شركة اتوبيس القاهرة الكبرى ٢١٠,٠٠٠ راكب ومترو مصر الجديدة ٢٥٠,٠٠٠ راكب ، والسكك الحديدية ٣٨٠,٠٠٠ راكب يوميا ، أى ان هيئة النقل العام بالقاهرة وشركة اتوبيس القاهرة الكبرى يضطلعان بنسبة ٨٥ ٪ من هذه الخدمة ، بينما تقوم شركة مصر الجديدة بنسبة ٦ ٪ ، وخطوط ضواحي السكك الحديدية بنسبة ٩ ٪ من هذه الخدمة .

وقد كان متوسط عدد السيارات العاملة يوميا عام ١٩٧٣ نحو ١٤٤٣ سيارة ، ولم تزد خلال السنوات العشر من ٧٣ حتى ٨٣ على ١٨٥٠ سيارة بنسبة زيادة قدرها ٢٨ ٪ فقط ، برغم زيادة عدد السكان خلال

تلك الفترة بنسبة ٣٥ ٪ ، وزيادة عدد الرحلات للفرد خلال هذه الفترة . وقد بلغ عدد الرحلات اليومية باقليم القاهرة الكبرى عام ١٩٧٣ بجميع وسائل النقل حوالى ٥,١٥ مليون رحلة ، منها حوالى ٤,١٨ مليون بوسائل النقل العام بنسبة ٨١,٢ ٪ ، بينما بلغ عدد الرحلات اليومية عام ١٩٨٣ بجميع وسائل النقل حوالى ٧,٥ مليون رحلة ، لم يتم منها بوسائل النقل العام الا حوالى ٤,٧ مليون رحلة ، بنسبة ٦٢,٦ ٪ ، وهو امر يشير الى طغيان وسيطى السيارة الخاصة - بصفة اساسية - والسيارة الاجرة خلال هذه الفترة .

وعلى ضوء ما تقدم ، أصبحت مشكلات النقل والمرور من السمات الرئيسية لمدينة القاهرة عند مقارنتها بعواصم العالم الاخرى المماثلة فى الحجم والظروف الاقتصادية والاجتماعية ، واصبح الانتقال من مكان الى آخر من المشكلات اليومية التى يعانى منها المواطن ، سواء اكان مالكا للسيارة الخاصة أو مستخدما لوسائل النقل العام أو باحثا عن سيارة اجرة او حتى سائرا على قدميه .

ومشكلات نقل الركاب فى داخل المدينة لها تأثيرها المباشر على حياة الفرد اليومية ، وعلى الحركة التجارية داخل وخارج المدينة ، وعلى تطويرها الاقتصادى والعمرانى ، وعلى مستقبل مدينة القاهرة بصفة عامة .

وبرغم العديد من مشروعات البنية الاساسية التى نفذت لخدمة قطاع النقل والمرور فى اقليم القاهرة الكبرى فى خلال السنوات العشر الماضية ، بجانب العديد من الكبارى العلوية التى نفذت او يجرى تنفيذها او خطط لها - فان المشكلة تتفاقم حداثها من موقع الى آخر ، غير أنها بصفة عامة مازالت قائمة ، سواء اكانت فى الانتقال ام فى الانتظار .

واقد تفاقمت مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى بسبب تراكمات سنوات طويلة ماضية ساد فيها عدم التقدير السليم للوضع مستقبلا ، فقد قامت الدولة باجراء العديد من الدراسات الخاصة بالنقل والمرور فيها ، ووضعت لذلك خططا وسياسات لم ير اغلبها النور ، بل تم فى

كثير من الاحيان تجاهلها وتنفيذ مشروعات لا تتماشى معها .

الدراسات المسابقة عن النقل والمرور بالقاهرة الكبرى :

من اهم الدراسات التي قامت الدولة بالتعاقد مع بيوت خبرة اجنبية لاجرائها بالتعاون مع أجهزة الدولة المتخصصة في مجال النقل والمرور بالقاهرة الكبرى ، ما يلي :

x دراسة النقل داخل القاهرة الكبرى :

قام بها بيت خبرة فرنسي (سوفريتو) في الفترة ما بين عامي : ١٩٧٠ و ١٩٧٣ بالتعاون مع وزارة النقل .

x الدراسة التحضيرية للنقل الحضري بالقاهرة الكبرى لاعداد مشروع يتم تمويله من البنك الدولي ، استغرقت الفترة ما بين يونيو ١٩٧٩ وحتى يوليو ١٩٨٠ ، وقام بها بيت الخبرة البريطاني (جيمسن مكاي) بالتعاون مع هيئة تخطيط مشروعات النقل .

x دراسة الامتداد العمراني مستقبل القاهرة الكبرى حتى سنة ٢٠٠٠ والتي قام بها بيت خبرة فرنسي بالاشتراك مع هيئة تخطيط باريس ، وذلك بالتعاون مع وزارة التعمير المصرية ممثلة في هيئة التخطيط العمراني . وقد انتهت مرحلتها الاولى والثانية عام ١٩٨٣ .

بجانب ما قامت به المراكز العلمية والجامعات المصرية - من خلال برنامج الترابط بين الجامعات المصرية والجامعات الخارجية - من أبحاث علمية في هذا الصدد .

x دراسات تنفيذية تقوم بها حاليا محافظة القاهرة لتنفيذ بعض التوصيات التي تضمنتها دراسة بيت الخبرة البريطاني (جيمسن مكاي) .

كما تمت مناقشة المشكلة في كثير من الندوات العلمية ، التي كان من اهمها تلك الندوة التي عقدتها اكااديمية البحث العلمي في عام ١٩٧٥ في المركز القومي للبحوث .

أسس وأسباب مشكلات النقل والمرور الحالية :

برغم الدراسات التي تمت ، لم توضع نتائج هذه الدراسات

وتوصياتها موضع التنفيذ ، الأمر الذي أدى الى تفاقم مشكلات النقل والمرور بالقاهرة ، واصبح الواقع الفعلي للنقل والمرور بالقاهرة الكبرى على النحو التالي :

- عدد سكان القاهرة الكبرى يزداد بمعدلات كبيرة ، منها ٢,٥ ٪ سنويا بسبب الزيادة الطبيعية ، علاوة على ما يقرب من ٢٠٠ الف آخرين بسبب الهجرة من الريف ، وبذلك اصبح التعداد حاليا ١٠,٥ مليون نسمة ، في وقت لم تواكب فيه اعداد السيارات العاملة بها هذا التزايد .
- زادت ملكية السيارة في القاهرة الكبرى في السنوات القليلة الماضية حتى قاربت حوالى ٤٣ ٪ عام ١٩٨٣ ، بمعدل ١٧ ٪ سنويا ، كما ان سيارات النقل تزداد بنسبة ٢٠ ٪ . وتشير احصاءات عام ١٩٨٣ الى أن القاهرة الكبرى تحوى ٣٥٠ الف سيارة خاصة ، و٥١,٥ الف تاكسى ، و٢٣٠٠٠ اتوبيس نقل عام ، و١١ الف اتوبيس خاص ، و٨٢ الف سيارة نقل .

ولقد تمثلت هذه الزيادات في : زيادة طول ساعات الذروة ، وازدياد طول التراكمات للسيارات عند مواقع الاختناقات ، وتعدد مواقع هذه الاختناقات على المحاور والميادين المختلفة - الامر الذي نجم عنه زيادة مدد الرحلات .

ولقد زاد العبء على بعض المحاور في القاهرة الكبرى بحيث أصبحت احجام الحركة عليها تفوق قدرات هذه المحاور ، خصوصا في منطقة وسط المدينة . ويزداد هذا العبء أيضا بسبب تنفيذ المشروعات الخاصة بالبنية الاساسية من مياه او صرف صحى او كهرباء او تليفونات او مترو الانفاق او الكبارى والممرات السفلية .

ولإيجاد حلول للمشكلة ، لابد من التعرف على اسبابها الحقيقية حتى تأتى هذه الحلول علاجاً جذرياً لها ، وتنقسم أسباب هذه المشكلة إلى ما يلي :

(١) اسباب تخطيطية ، وتتمثل فيما يلي :

- قصور شبكة الطرق عن استيعاب حركة النقل عليها ، فقد اتضح:

• ان وصلات الطرق التي تمر عليها احجام مرور اكبر من طاقتها كانت تمثل عام ١٩٨١ حوالى ٤٢,٧٦ ٪ من مجموع وصلات الطرق . زادت الى ٤٨,٤٥ ٪ عام ١٩٨٢ ، ومن المنتظر أن تزيد عام ١٩٨٧ الى حوالى ٥٢,٢١ ٪ .

• نتيجة للاختناقات بهذه المحاور ، فان ساعات تشغيل السيارات الخاصة والتاكسيات زادت من حوالى ٧٠٠٠٠ ساعة عام ١٩٨١ الى حوالى ٨٥٥٠٠ ساعة عام ١٩٨٢ ، ويتوقع أن تزيد الى حوالى ١٠٠,٠٠٠ ساعة عام ١٩٨٧ فى ساعة الذروة الصباحية فقط ، أى بزيادة ٢٣ ٪ عام ١٩٨٢، ويتقدير زيادة ٤٢ ٪ عام ١٩٨٧ ، يتبين بوضوح أن انسياب المرور بمنطقة وسط المدينة الموسع يسير من سيئ الى أسوأ .

ويقدر الفاقد فى تكلفة التشغيل لهذه السيارات بحوالى ١٥ مليون جنيه عام ١٩٨٢ ، وبأكثر من ٢٠ مليون جنيه عام ١٩٨٧ ، دون احتساب للخسارة الناتجة من تأخر الركاب فى الوصول الى غاياتهم . وقد حسبت تكلفة تباطؤ المركبة على أساس زيادة استهلاك السيارة لسيورها بسرعة اقل من المعدل ، سواء بالنسبة للعمر الافتراضى او تكلفة الوقود والصيانة والاصلاح وقطع الغيار .

- عدم كفاية ساحات واماكن الانتظار : ادى عدم توافر مساحات واماكن الانتظار ، وخاصة بمنطقة وسط المدينة الى ان اصبح جانب الطريق هما فى الغالب الاماكن المتاحة للانتظار ، مما ادى الى تقلص سعة الطريق بدرجة كبيرة ، وأثر تأثيرا كبيرا على سهولة الحركة وانسياب المرور .

- المرور العابر : تتميز حركة المرور باقليم القاهرة الكبرى بعاملين أساسيين :

اولهما : التحرك داخل اقليم القاهرة الكبرى باعتبارها كتلة عمرانية واحدة متصلة .

ثانيهما : الخاص بحركة المرور العابر من باقى الاقاليم .

ويتضح مقدار تأثير هذا المرور العابر على حركة النقل وانسياب المرور داخل الاقليم عند الاشارة الى التعداد الذى اجرى عام ١٩٨٤ فى هذا الخصوص ، والذى تبين منه ان عدد السيارات الداخلة والعابرة لفترة ساعتين اثنتين (من الساعة السابعة والنصف صباحا حتى التاسعة والنصف صباحا) على مختلف الروافد كان كالاتى :

× طريق مصر اسكندرية الزراعى : ٢٠٠٠ سيارة منها ، ٥٤٠ سيارة الى الخارج بنسبة ٢٧ ٪ .

× طريق الاسماعيلية الصحراوى : ١٢٠٣ سيارة ، منها ١٨٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٥ ٪ .

× طريق السويس الصحراوى : ١٠٠٥ سيارة ، منها ١٢٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٢ ٪ .

× مدخل التبين حلوان : ٦٠٣ سيارة ، منها ٩٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٥ ٪ .

× مدخل الوجه القبلى : ١٦٠٤ سيارة ، منها ٤٩٠ سيارة الى الخارج بنسبة ٣١ ٪ .

× طريق الفيوم : ٩٠٦ سيارة ، منها ١٣٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٥ ٪ .

× طريق اسكندرية الصحراوى : ١٦٠٠ سيارة ، منها ٤٠٠ سيارة الى الخارج بنسبة ٢٥ ٪ .

مما يشير الى ان عدد جملة السيارات من هذه المداخل خلال هاتين الساعتين حوالى ٨٩٢١ سيارة ، منها ١٩٥٠ سيارة عابرة بنسبة متوسطة ٢٢ ٪ .

- عدم قيام أجهزة النقل العام الحكومية بخدمة النقل العام المتميز : ان عدم قيام جهاز منظم منضبط بالنقل العام المتميز (نقل بالميكروباص - نقل بالمينى باص - نقل بالاتوبيس الممتاز المريح) يجعل مثل هذا النقل نقلا عشوائيا لا يؤدي الخدمة الكاملة المتكاملة المتناسقة المطلوبة ، وبالتالي لا يسهم هذا النوع من النقل فى حل المشكلة .

- تمركز الأنشطة الرئيسية وسط المدينة : أدى عدم انشاء مراكز تجارية فرعية مناظرة للمركز التجارى وسط المدينة وفى مستواه فى مختلف الاحياء السكنية - الى جانب تمركز الوزارات والمؤسسات الحكومية وعيادات كبار الاطباء والمهندسين والمحامين وغيرهم داخل منطقة وسط المدينة - الى احداث قوة ضاغطة مستمرة على منطقة وسط المدينة وشبكة الطرق الداخلة اليها والخارجة منها .

٢) أسباب اقتصادية ، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلى :
- الهجرة إلى القاهرة : أدى قيام عدد كبير من الأنشطة الصناعية والتجارية بالقاهرة الى جعلها منطقة جذب لكل باحث من باقى الاقاليم عن عمل متميز ، وازدادت الهجرة اليها عاما بعد عام ، مما أضاف الى مشكلات سكانها الاصليين مشكلات هؤلاء الوافدين .

- الملكية المتزايدة للسيارة الخاصة : لوحظ فى السنوات الاخيرة التزايد المستمر المطرد لملك شرائح مختلفة من المواطنين للسيارات الخاصة وخصوصا فى مدينة القاهرة ، مما لا يتناسب مع السعة المتاحة لكل من الطرق والشوارع ومواقف الانتظار والجراجات ، الامر الذى أدى الى الاسهام فى تفاقم مشكلة النقل والمرور فى القاهرة الكبرى .

- التوسع فى البناء العشوائى : أدت زيادة الدخل وازمة الاسكان وتزايد الهجرة ، الى وجود عدد من المجتمعات والتجمعات العشوائية غير المخططة او المنظمة التى تحتل بواقعها وبمبء مشكلاتها على كافة المرافق ، بما فى ذلك النقل والمرور .

- ندرة الجراجات الخاصة : ساهمت الظروف الاقتصادية فى الاتجاه الى عدم استغلال الجراجات الخاصة او العامة فى الغرض الذى انشئت من اجله ، ولذا لم تجد السيارات مأوى لها إلا الشوارع التى أصبحت تكتظ بها .

- اشغالات الطريق : بجانب اعمال الحفر للمرافق ، فان المشروعات الكثيرة التى تقام حاليا ينتج عنها بشكل او بآخر اشغال لجزء من

الطريق ، سواء بالنسبة لمواد او معدات او مخلفات المشروعات ، وذلك علاوة على الاكشاك التى يتم اقامتها على الارصفة والاشغالات بواسطة ورش السيارات على اختلاف أنشطتها وعربات الباعة الجائلين وغيرهم ، وكلها أمور تؤثر على حركة النقل وسيولة المرور .

٣) أسباب فنية ، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلى :
- سوء حالة النقل العام : وذلك لأسباب عديدة من أهمها انخفاض سرعة سيارات النقل العام نظرا لكثافة المرور وعدم انسيابه ، مما يقلل من جدوى اضافة اية سيارات التعمير ، الامر الذى أدى الى أن تحمل كل سيارة أكثر من طاققتها وخاصة فى ساعات الذروة ، كما أدى هذا بدوره الى زيادة مستخدمى السيارات الخاصة والتاكسى .

- سوء حالة الطرق : فليست كل الطرق صالحة هندسيا للمرور السهل الآمن ، اذ ان بعضها غير ممدد تمهيدا كاملا ، مما يؤثر على حركة النقل والمرور . وقد سبقت الاشارة الى أن نسبة الشوارع الصالحة لتسيير مركبات النقل العام لا تتعدى ١٢ ٪ من جملة الشوارع بالاقليم .
- سوء حالة بعض السيارات : فليست كل السيارات - التى يجرى فحصها كل ثلاث سنوات - صالحة للسير الآمن على الطريق ، مما يؤدي الى توقف بعضها او تعطله فى نهر الشارع ، وبالتالي يتسبب فى تعطل الحركة والمرور .

٤) أسباب اجتماعية ، وتتمثل فيما يلى :
- النقل البطيء : تستخدم عربات النقل البطيء أساسا فى نقل السلع الغذائية والتمويثية ونقل مخلفات الهدم ومواد البناء ، وكذلك نقل القمامة من المنازل .

ورغم أن المرخص منها لا يتجاوز ٨٠٠٠ عربة ، الا أن بعض الدراسات تقدرها بحوالى ٢٥٠٠٠ عربة وأكثر .

وبرغم ما صدر بشأنها من قرارات تنظيمية خاصة بمواعيد عملها ومساراتها فان مشكلتها مازالت قائمة ، وقد تعثر حتى الآن حلها حلا جذريا لما لها من آثار اجتماعية ، وبقيت بالتالى كأحد العوامل التى تؤثر

على حركة المرور وانسيابه .

- العمل ستة ايام اسبوعيا : فهو أمر يؤدي الى ازدياد الضغوط على استخدام وسائل النقل ، والى طول ساعات العمل للتوبيسات ونقص فترات الصيانة والصالح ، الامر الذى يقلل من عمر السيارة ، ويزيد الحاجة الى استثمارات احلال على فترات قصيرة .

- اقامة سرادقات العزاء ومواكب الافراح : تؤثر اقامة السرادقات للتعزية فى الشوارع والمشاركة بطريقة غير مقبولة فى مواكب الافراح ، بدرجات متفاوتة على حركة المرور وانسيابه .

٥) اسباب سلوكية ، وهذه الاسباب هى :

- سلوك قائدى السيارات : اثبتت الدراسات الاحصائية للمخالفات التى حررت ضد السيارات فى خلال شهر ديسمبر ١٩٨٢ فقط ، بأن جملتها ١٧٥٣٥١ مخالفة .

ولا كانت جملة السيارات المرخصة فى نهاية ذلك العام حوالى ٣٥٠٠٠٠ سيارة ، فان ذلك يعنى ، بانه قد حررت مخالفة واحدة لكل سيارتين فى شهر واحد ، وهى نسبة عالية تعكس عدم الالتزام بقوانين وقواعد المرور والسير فى الطريق .

ونظرا الى أن أكثر من نصف مجموع المخالفات (٨٩٣٤٩) ، يرجع سببه الى كسر الاشارات الضوئية - والذى يعتبر من أخطر المخالفات - فان ذلك يظهر بوضوح مدى استهتار المخالفين .

- سلوك المشاة : لا يلتزم كثير من المشاة بالسير على الرصيف او بعبور الطريق فى الاماكن المحددة لذلك ، وهو امر يعوق حركة المرور بشكل أو بآخر .

التوصيات

انتهت مناقشة المجلس حول هذه المشكلة - بعد دراسة أسسها وأسبابها دراسة مستفيضة - الى ابراز مجموعة من الاعتبارات والاتجاهات الهامة تخلص فيما يلى :

x ان تخطيط النقل يؤدي نورا أساسيا فى وضع البرامج

المستقبلية لخطط الاستثمارات وتحديد أولويات المشروعات المختلفة وأولويات التنفيذ للوصول الى أفضل خدمة نقل ، مع التركيز على محاولة تحسين بعض المواقع الحرجة فى شبكة الطرق واعطاء الافضلية للنقل العام وتحسين أعمال الصيانة للوصول الى أفضل الحلول بأقل التكاليف من خلال سياسات عامة تضعها جهة مركزية لتخطيط النقل والمرور بالقاهرة على ضوء الامكانيات المتاحة ، ويتم ترجمتها الى خطط سنوية .
x ان شبكة النقل الحالية بالقاهرة الكبرى لم تخطط أساسا لخدمة أحد عشر مليوناً من السكان ، كما أن زيادة كفاءة الشوارع تعترضها صعوبات جمة لعدم توافر المساحات اللازمة ، سواء للتوسع او للانشاء الجديد لهذه الشوارع .

x تخطيط الشوارع بالنظام الاشعاعى - الذى تم منذ البداية للقاهرة - يجعل هذه الشوارع تمر بوسط المدينة ، مما أدى الى زيادة ازدحام الحركة فى هذه الشوارع نتيجة لعدم وجود غيرها لمرور وسائل النقل ، والى زيادة انتقالات الركاب عند النهايات لخطوط أخرى لاستكمال رحلاتهم .

x غياب ادارات التخطيط المسئولة عن وضع السياسات والمتابعة فى جهات التنفيذ ، من الامور التى ساعدت كثيرا على عدم الأخذ بما تم من توصيات فى مختلف الدراسات السابقة .

x ان وسائل النقل الخاصة بالجهات الحكومية والقطاع العام - وهى أكثر من ضعف طاقة النقل - تعتبر شبه معطلة ، وتشغل حيزا كبيرا من أماكن الانتظار ، وتتسبب فى اختناقات المرور .

x ان نسبة مشغولية السيارة الخاصة (يوجد بالقاهرة الكبرى ٣٥٠٥١٨ سيارة خاصة) هى ١,٤ فرد للسيارة ، فى حين أن مشغولييتها للطريق تساوى ثلث مشغولية سيارة الاتوبيس التى تحمل حوالى ١٠٠ راكب فى المتوسط .

x أهمية الربط بين تخطيط النقل العام واستخدام الاراضى حتى لا يقام المزيد من العمارات الشاهقة والادارات الحكومية والبنوك والشركات

فى وسط المدينة ، دون ان يرتبط ذلك بسياسات النقل والمرور أو ايجاد اماكن لايواء السيارات .

x ضرورة التركيز على استخدام وسائل النقل العام والارتفاع بمستوى خدماتها بما يؤدي الى تزايد سرعتها وعدم توقفها لإتاحة المجال لتسيير السيارات الخاصة وبالتالي التزايد المستمر لعدد أدوارها المقطوعة ، والى الارتفاع بنسبة عدد المقاعد التى تبلغ ١٣ مقعدا لكل ألف وهى نسبة منخفضة بدرجة ملفتة للنظر اذا قورنت بتطبيقاتها فى الدول المتقدمة ، بل وفى كثير من الدول النامية .

وعلى ضوء ما سبق يوصى بما يلى :

أولا : فى مجال السياسات الفنية :

* انشاء ادارة مركزية تكون هى الوحيدة المسئولة عن التخطيط فى مجال النقل والمرور بإقليم القاهرة الكبرى ، تضم مجموعة من الخبراء المتخصصين لوضع الخطط فى هذا المجال ، على أن تكون هذه الخطط محددة وملزمة للجهات المختصة ، وأن يشتمل أسلوب التنفيذ على أولويات مدروسة لكى تحقق هذه الخطط أهدافها المنشودة ، وحتى لا يؤثر تنفيذ أى مشروع على النتائج المطلوب تحقيقها ، أو يؤدي الى تفاقم المشكلة أو ظهورها فى موضع آخر .

* تفتيت تركيز الخدمات فى وسط المدينة من خلال الخطوات الآتية :

- قيام المحافظات الثلاث (القاهرة - الجيزة - القليوبية) بعدم التصريح بإنشاء أى مبان أو منشآت ادارية أو فنادق فى وسط المدينة ، والحرص على عدم اعطاء استثناءات لذلك مهما كانت المبررات ، وعدم التوسع فى إنشاء المباني السكنية بمناطق الازدحام الحالية أو فى تلك التى فى طريقها للازدحام .

• إلزام المنشآت الجديدة بعمل جراجات تراكب احتياجات هذه المنشآت الفعلية وذلك تنفيذا لاحكام قانون الاسكان ، وعدم اعطاء رخصة بالبناء الا بتوفير هذا الشرط ، مع عدم السماح نهائيا بتحويل

١٨٠

أى جراج الى أى استخدام آخر .

- تفتيت تكتل النشاطات فى وسط المدينة بإنشاء مراكز نشاطات متعددة فى مناطق بعيدة عن وسط المدينة كالجيزة والدقى والمعادى ومدينة نصر ومصر الجديدة وشبرا الخيمة ، بدون التعدى على الاراضى الزراعية .

- وضع خطة تنفيذية لإنشاء وتشجيع اقامة الجراجات متعددة الطوابق واختيار أنسب المواقع لاقامتها .

- دراسة إنشاء جراجات تحت الحدائق والميادين العامة بدلا من انشائها فوق الارض ، أسوة بالمتبع فى كثير من الدول الخارج .

* اعطاء الاولوية لوسائل النقل العام للحد من حركة السيارات الخاصة ، وذلك باتباع ما يلى :

- زيادة سيارات الاتوبيس العامة بنسبة ٢٠ ٪ سنويا لامتناسم الازدحام الحالى ، فضلا عن الزيادة المطردة المتوقعة ، على ان تتواءم وتتواءم مع استخدام السيارات الخاصة .

- اعطاء الاولوية فى الاستثمارات لوسائل النقل العام فى مشروعات البنية الاساسية ، على ان تجرى دراسة فنية لتحديد أنسب حجم لسيارة الاتوبيس التى يمكن استخدامها بكفاءة للنقل داخل القاهرة الكبرى .

- تنظيم وتفتيت استخدام سيارات الميكروباص أو النقل بالنفر ، التى انتشرت دون تنظيم ودون رقابة أو متابعة .

- وضع ضوابط تحد من حركة السيارات ، وخاصة فى وسط المدينة .

* المبادرة الى إنشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى ، الذى تمت دراسته فى وزارة التعمير ولم يبدأ تنفيذه حتى الآن ، مع إنشاء مخازن ترانزيت عند تقاطع هذا الطريق الدائرى مع المحاور الرئيسية للقاهرة الكبرى ، بحيث يتم نقل البضائع من اللوارى الكبيرة الى لوار وعربات صغيرة ، يتم بواسطتها توزيع البضائع المجمع فيها الى داخل الاقليم خارج فترة الذروة ، بما لا يحدث ارتباكاً للمرور .

* التخلص التدريجى من عربات الكارو ، وتحديد مواضع وفترات تشغيلها فى خارج مناطق الازدحام وفى غير فترة الذروة .
* تشغيل اللوارى - سواء كانت تابعة للادارات الحكومية أو القطاع العام أو الخاص أو القوات المسلحة - فى غير اوقات الذروة ، اى عدم تشغيلها نهارا .

* زيادة عدد رجال المرور من راكبى الموتوسيكلات للمعاونة فى تحقيق سيولة وانسياب المرور ، وخاصة عند الاختناقات وفى اوقات الذروة .

* وضع سياسة ثابتة ومخططة لتنفيذ اعمال مشروعات البنية الاساسية ، تستهدف الحرص على ما يأتى :

- تنسيق اعمال الحفر بمعرفة ادارة التخطيط المركزية المطلوب انشاؤها ، بحيث لا يسمح بالبداية فى اعمال الحفر الا اذا تأكدت هذه الادارة من البرنامج الزمنى الموضوع ، وتوافر الاعتمادات المطلوبة ، ومواصفات الرصف بعد الحفر ، وحسن الاستعداد للتنفيذ .

- رصد وتوفير الاعتمادات المطلوبة لاعمال الرصف السنوية واعمال الصيانة والترميم المستمر للحفر ، والالتزام التام بتنفيذ المواصفات المطلوبه . مع انشاء ادارات تفتيش ورقابة فنية من خارج ادارات التنفيذ لاحكام الرقابة والمتابعة .

- توفير الارصفة بالسعة والصلاحية الواجبة ، مع تكليف أصحاب المباني المطلة عليها باستمرار توفير الصلاحية لهذه الارصفة .

- العناية بالعلامات والخطوط والاشارات لتوفير الامن والامان لمستخدمى الشوارع ، وتوحيدها طبقا للاتفاقات الدولية . مع اعطاء اولوية لتدبير ما يلزم لتحويل الاشارات الضوئية اليدوية الى اشارات مرتبطة .

* انشاء معهد خاص لتخريج رجال المرور أسوة بما هو متبع بمعهد أمناء الشرطة ، بحيث تشمل مناهج الدراسة - بالاضافة الى العلوم القانونية والشرطية - التدريب على المرور والعلاقات العامة والانسانية

على ان يقتصر تعيين رجال المرور على خريجي هذا المعهد .

* انشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات ، تتوافر لها الاساليب العملية والتكنولوجية الحديثة المعمول بها فى الدول المتقدمة ، وقصر منح رخص القيادة على خريجي هذه المدارس .

* استخدام شبكة متطورة من الاتصالات ، تتيج تدفق المعلومات امام منظمى المرور ، للقضاء على الاختناقات ، وتحقيق الانسياب المطلوب لحركة المرور . مع حصر تحركات الافراد والمركبات على فترات متتالية ، لتكوين قاعدة معطيات لمخطمى المرور .

* إعادة تخطيط شبكة الطرق بمنطقة شبرا الخيمة ، حتى يمكنها استيعاب احجام الحركة المتولدة من الطرق الاقليمية للوجه البحرى ، والتي حوت طريق القاهرة الاسكندرية الزراعى - المصمم كطريق سريع - الى طريق داخلى .

* وضع لائحة لرجال المرور بحيث يمكنهم الحصول على امتيازات مادية تتناسب مع جهدهم ، وتحفزهم على بذل المزيد من الجهد والالتزام والانضباط .

* فحص السيارات فنيا بواسطة مراكز مجهزة بالاجهزة اللازمة للكشف على أجزاء السيارة ، بحيث لا يسمح بصرف رخصة التسيير الا اذا كانت السيارة فى حالة جيدة ، ومستوفية لشروط الامن والمتانة .

ثانيا : فى مجال السياسات الاقتصادية :

* تحقيق الانضباط واتباع سياسات سليمة للانتظار فى وسط المدينة او عند مراكز النشاطات المختلفة ، تأخذ بنظام تسعيرة للانتظار ، تتزايد تدريجيا حسب مدته ومكانه ، بما يؤدى الى تشجيع الاقبال على وسائل النقل العام والاقبال من اللجوء لاستخدام السيارة الخاصة عند الانتقال من وإلى وسط المدينة ، وهو امر يسهم فى تحقيقه :

- خفض التدرجى لدعم الوقود بالنسبة للسيارة الخاصة .

- الرفع التدرجى لرسوم رخص السيارات الخاصة ، ولاسيما

المتميزة منها .

* انتهاء سياسات تكفل وضع تعريف اقتصادية للنقل العام ، بحيث يوجه الدعم لطبقات الدخل المحدود دون غيرهم . ويتم ذلك بتنفيذ الآتى :

- التكامل بين وسائل النقل السطحي وبين مترو الانفاق ، بشرط ان يتم هذا التكامل عن طريق تخطيط سليم لمسارات النقل العام (اتوبيس ترام - مترو) ، وان تشمل التعريف بالمرونة بحيث يمكن استخدام تذكرة موحدة على وسائل نقل مختلفة .

- الربط بين تعريف الركوب المدعومة وبين تعريف الانتظار ، بحيث تكون تعريف الركوب مشجعة للإقبال على استعمال وسائل النقل العام فى نفس الوقت الذى تكون فيه تعريف الانتظار طاردة لاستخدام السيارة الخاصة ، بما يساعد على الاسهام فى حل اختناقات المرور . - مراعاة عدم المساس بتعريف الدرجات الدنيا .

* توفير المناخ المناسب للقطاع الخاص للدخول فى مجال نقل الركاب ، وذلك بما يلى :

- تشجيع انشاء شركات نقل قطاع خاص ، تعمل - داخل تنظيم قانونى وفنى وحسب تخطيط متكامل - مع وسائل النقل العام ، فى ضوء القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ .

- تكوين شركات تتولى مسئولية تشغيل وسائل النقل (الاتوبيسات) الخاصة بالاجهزة الحكومية وشركات القطاع العام ، بحيث تؤدي خدمة عامة لنقل المواطنين ، بعد نقل العاملين بهذه الجهات .

- تشجيع تكوين تعاونيات لاستخدام السيارات الخاصة الراغبة فى الانضمام للنقل العام بشروط محددة .

- تخصيص بعض مسارات تخدمها وسائل نقل (قطاع خاص) بتعريف غير مدعومة فى المناطق والاحياء القادرة على تحمل هذه التعريف ، مما يسهم فى الحد من استعمال السيارة الخاصة فى داخل

١٨٢

هذه المواقع .

- تشجيع استعمال الوسائل غير التقليدية ، مثل الدراجة ، بتعليقها لمن يرغب بالاجل ، وخصوصا لطلبة الجامعات وموظفى الحكومة والقطاع العام .

ثالثا : فى مجال السياسات الاجتماعية :

* تنظيم الهجرة للقاهرة الكبرى ومواجهة التغيرات التى حدثت فى تراكيبات الدخل ، وذلك بما يلى :

- تشجيع الهجرة الى المدن والمجتمعات الجديدة ، بما يؤدي الى الاقلال من الهجرة الى القاهرة الكبرى كمرحلة أولى ، تتلوها مستقبلا هجرة عكسية من القاهرة الى هذه المدن والمجتمعات ، على ضوء ما اوصى به المجلس القومى للخدمات والتنمية الاجتماعية فى دراسته المستفيضة عن الهجرة الداخلية .

- قصر انشاء المشروعات الصناعية على المدن الجديدة ، مع التركيز على ان تكون هذه المدن ذات اكتفاء ذاتى ، بحيث لا ترتبط بالقاهرة لاستيفاء احتياجاتها .

- جعل مناطق المدن الجديدة مناطق جذب للمستثمرين ، وتيسير اعطاء الاراضى بأسعار مقبولة ، مما يشجع اصحاب المحلات الكبرى على فتح فروع لها فى هذه المناطق .

- امساح المجالات لاستثمار المدخرات ، وبخاصة للعاملين بالخارج والحرفيين اصحاب الدخول المرتفعة ، فى المدن والمجتمعات الجديدة . - توفير مراكز العمل للحرفيين والورش بعيدا عن مناطق الازدحام . * تنظيم الطلب على النقل ، وذلك من خلال :

- تحديد أيام العمل فى الاسبوع بخمسة ايام بدلا من ستة ، مع توحيد أيام توقف العمل ، وزيادة ساعات العمل اليومية لتتساوى فى مجموعها مع ساعات عمل الاسبوع ، بما يحد من مشكلة النقل وكثافة المرور ، ويتيح فرصة اكبر لمزيد من الصيانة والاصلاح ، الامر الذى يطيل من عمر السيارة ويقلل من الحاجة الى استثمارات احلال على

فترة قصيرة .

* انشاء ادارات خدمات العاملين بوحداث واجهزة الحكومة والقطاع العام لكي تقوم بأداء الخدمات التي يحتاج اليها العاملون بدلا من ترددهم على مختلف الجهات .

* تنظيم مواعيد العمل في أنشطة الخدمات والاعمال التجارية لما لهذا من أثر على النقل والمرور واستهلاك الطاقة .

* التوسع في انتهاء خدمات الجماهير لدى الجهات والمصالح والهيئات عن طريق الاتصال البريدي وعدم التركيز على انتهاء هذه الخدمات بالاتصال المباشر ، مما يقلل الطلب على وسائل المواصلات .

* استخدام شبكة متطورة من الاتصالات الحديثة تتيح تدفق المعلومات للبنوك وشركات الاستثمار ، بما يخفف من اللجوء الى الاتصال المباشر عن طريق المواصلات .

- مواجهة السلوكيات غير الحميدة المؤثرة في المرور لتوفير الانضباط وضمان التزام المشاة وقائدي السيارات بالقانون ، وذلك عن طريق ما يأتي :

x تدريس قواعد وأداب المرور ضمن برامج التعليم الاساسي .

x الاكثار من البرامج الاعلامية بالتلفزيون والاذاعة التي تشير الى العواقب المخيمة لعدم اتباع قوانين المرور وتعليماته ولوائحها .

x التوسع في نظام المخالفات الفورية ، لما له من أثر رادع ، باعتبار أن الاصل في الغرامة هو المنع وليس مجرد التحصيل .

x اخلاء الأرصفة من الاستعمالات التي تعوق مرور المشاة ، وخاصة في شوارع وسط المدينة .

* المحافظة على البيئة عن طريق التخطيط العلمي السليم للمشروعات الخاصة بالنقل والمرور ، بحيث لا تتفقد حلول تتناقى مع ظروف البيئة ، وإن أدى الامر إلى زيادة التكاليف التي لا يمكن مقارنتها بمقدار الضرر الذي يلحق بالانسان بسبب التلوث والضوضاء والذي يؤدي بطريق غير مباشر الى خفض الانتاج .

رابعاً : توصيات عامة :

* سرعة البت في مشروعات التخطيط العمراني للقاهرة الكبرى في المدى الطويل واعتمادها ، بعد تحديد الشوارع والطرق والأنفاق والكبارى وشروط المباني في كل منطقة والارتفاعات المسموح بها في كل منها ، مع الحزم وعدم الاستثناء في تطبيق القوانين والتعليمات الصادرة في هذا الشأن .

* اجراء الدراسات اللازمة للنظر في امكان نقل محطة سكة حديد مصر الى محطة شبرا الخيمة بالنسبة لقطارات الوجه البحري ، وإلى محطة الجيزة بالنسبة لقطارات الوجه القبلي ، ومدى ما يحققه ذلك من حلول لمشكلة النقل والمرور المتفاقمة بمنطقة ميدان رمسيس .

* تفرغ طائفة من رجال القضاء لخدمة القضاء الخاص بالمرور ، مع مراعاة دراسة العقوبات الجنائية في هذا المجال لتناسب العقوبة في الجرائم التي تهدد المرور مع نتائجها ، والنص على اعتبار القواعد المرورية الموجودة باللائحة التنفيذية لقانون المرور في قوة القانون .

* أن تتعاون أجهزة الدولة المختصة في بحث سبل الافادة من مجموعة الدراسات لمشكلات النقل والمرور في القاهرة الكبرى التي تمت منذ أوائل السبعينات بواسطة بيوت خبرة عالمية ، بالإضافة الى ما قامت به المراكز والندوات العلمية والجامعات المصرية من ابحاث في هذا المجال ، وخاصة ما لم يخرج من توصياتها الى حيز التنفيذ .

موجز لأهم الدراسات السابقة عن النقل والمرور

بالقاهرة الكبرى

تعاقدت الحكومة مع بيوت خبرة عالمية لاجراء بعض الدراسات بالتعاون مع أجهزة الدولة المختصة ، للتعرف على مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى وأسبابها ووضع الحلول المناسبة لها ، وفيما يلي عرض لأهم هذه الدراسات :

أولاً : دراسة النقل داخل القاهرة الكبرى :

قام بها بيت خبرة فرنسي (سوفريتو) في الفترة ما بين عامي : ٧٠ ، ١٩٧٣ بالتعاون مع وزارة النقل .

ولقد اقترحت هذه الدراسة استراتيجية نقل متكاملة حتى عام ١٩٩٠ ، على أن تتم الحلول المقترحة من خلال المراحل التالية :

١ - الخطة قصيرة الأمد :

تغطي هذه الخطة الفترة التي يمكن خلالها إنهاء بعض المعايير لترشيد استخدام الوسائل المتاحة ، وإزالة التعارضات بين وسائل النقل أو الإقلال منها . ويتم ذلك عن طريق بعض التنظيمات المرورية التي تشمل :

× الفصل بقدر الاستطاعة بين النقل العام والسيارة الخاصة بواسطة ادخال نظام : أولوية الاتوبيس - حارات أولوية او شوارع خاصة للاتوبيس .

× ابعاد حركة السيارات الخاصة غير الضرورية (بالمتح للحركات العابرة او حركات الاختراق) وذلك بادخال نظام الشوارع ذات الاتجاه الواحد التي تعرقل الحركات العرضية ولكنها تسهل حركة النقل العام .

× تحديد تدرج طبقي لشبكة النقل والتي تعطي توجيها لوظيفة الطرق ، كفاصل ما بين الحركة بالشوارع الاولى وشوارع التوزيع للمناطق حولها ، بالإضافة الى الحركة العابرة .

× تحسين نهايات النقل العام في ميادين رمسيس والتحرير والعتبة .

× تحويل شارعى رمسيس والجلاء (ككلوية) للاتجاه الواحد .

× تدبير الاستثمار المطلوب في هذه المرحلة لإمكان تحويل الإشارات الضوئية الحالية اليدوية لإشارات مرتبطة .

× إعادة تخطيط بعض التقاطعات .

× انشاء بعض الممرات العلوية للمشاة في بعض المناطق .

ب- الخطة طويلة الأمد :

١- خطة النقل العام :

- وضع استراتيجية للنمو العمرانى طويل الأمد ، وان يعتبر النقل العام احد مكونات هذه الاستراتيجية وبالأخص خطة لانشاء شبكة لمترو الانفاق ، ولهذا السبب فان خطوط هذه الشبكة يجب ان تخطط لكي يمكن امتدادها مستقبلا حسب الحاجة ، لربط مواقع النمو الحضري الذي يحدده النمو المدروس للقاهرة الكبرى .

١٨٤

- وضع تخطيط تشغيل للوسائل المختلفة الثلاث للنقل العام (مترو الانفاق - الترام - الاتوبيس) مع وضع دور لكل وسيلة تساهم به في النقل . ففي حالة مترو الانفاق يكون التخطيط قطرياً حيث يمر بوسط المدينة ، مع توافر تدفق ركابى أعلى من ٢٠ ألف راكب / ساعة للاتجاه الواحد ، اما الترام فيربط بين المراكز الثانوية ويكون على هيئة خطوط دائرية حول وسط المدينة ، وأما سيارات الاتوبيس فتقوم بدور الاستكمال والمعاونة سواء للمترو او للترام .

- اعطاء الاولوية في هذا المجال للتعديلات المؤثرة (مثل اضافة وصلات لخطوط قائمة) ، وكذا التعديلات التي تكون أقل تكلفة عن الانشاء الجديد .

٢- شبكة الطرق :

- ان التحسين الاساسى لوسط المدينة يكمن في القيد التدريجى لسيارات النقل العام في المسارات التي ينشأ بها مترو الانفاق ، ولذا فليس هناك ضرورة لانشاء أية طرق جديدة داخل او حول وسط المدينة .

- ان وضع تخطيط لشبكة الطرق يعتبر ضرورة في المرحلة قصيرة الامد ، واما بعد ذلك فإن الامر يكون في حاجة لإنشاء طريق دائرى حول القاهرة الكبرى .

ج- مراحل التنفيذ :

× خطة سنة ١٩٨٠ وتشمل الآتى :

- ربط خطى حلوان والمرج بواسطة نفق طول ٤,٥ كم (المعروف بالخط الاقليمي) وفي نفس الوقت كهربة خط المرج وتطويره ، لإيجاد ما يسمى بالخط الاقليمي بطول ٤٢,٥ كم يربط ما بين الجنوب والشمال الشرقي ، ويعتبر المحور الرئيسى لشبكة مترو الانفاق .

- انشاء ٤٤ كم من خطوط الترام المزودة على مسارات معزولة ، واستكمال شبكة خطوط الترام على المسارات التي تزيد فيها الحاجة للنقل على ٦٠٠٠ راكب / ساعة (في الذروة) .

× خطة سنة ١٩٨٥ :

- في هذه المرحلة تتم المرحلة الاولى من الخط الحضري الاول الذي يربط ما بين شبرا الخيمة وميدان التحرير ، وهذا يؤدي الى رفع الترام من شارع شبرا ومن شارع كلوت بك ومن ميدان العتبة حتى ميدان

التحرير ، وفى هذه الحالة فإن الطريق الذى يربط بولاق بشمالى امبابية يصبح ضرورة لاستكمال الطريق العابر للنيل فوق كوبرى روض الفرج والمتجه الى الجيزة .
x خطة سنة ١٩٩٠ :

- فى هذه الخطة يتم استكمال الخط الحضرى الاول حتى بولاق الدكرور ، ويتم بناء الخط الحضرى الثانى من امبابية الى الدراسة .
وبعد ذلك يكون الامتداد بعد عام ١٩٩٠ بمد الخط الحضرى الثانى الى مدينة نصر ومصر الجديدة .
وفى مجال الطرق ، فإن الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى يكون قد تم انشاؤه .

كما ان الجزء الشمالى من الطريق المار فوق كوبرى روض الفرج يكون قد انشئ وتم تسيير خط ترام عليه فى مسار معزول يربط شاطئ النيل معا . وفى نهاية هذه الخطة يكون قد تم انشاء شبكة لمترو الانفاق طولها ٦٢ كم ، واستكمال شبكة الترام لتكون بطول ١١٠ كم .
ثانيا : دراسة مشروع النقل الحضرى للقاهرة :

تمت الدراسة عن طريق منحة حصلت عليها وزارة النقل من الحكومة البريطانية فى عام ١٩٧٩ ، بهدف اجراء دراسات عن امكان استخدام وسائل النقل المتاحة بطريقة أكثر فاعلية ، والعمل على تقليل الحاجة لإنشاء محاور جديدة وتعويض ذلك بزيادة كفاءة الطرق الحالية عن طريق تنظييمات للحركة ، مع الاخذ فى الاعتبار توفير احتياجات النقل للمناطق ذات الدخل المنخفض .

وقد تم التعاقد مع بيت الخبرة البريطانى (جيمسن مكاي) على هذه المنحة لاجراء الدراسة المطلوبة ، حيث بدأت فى يونيو ١٩٧٩ وانتهت فى يوليو ١٩٨٠ . ولقد كان الهدف الرئيسى تحديد المشروعات ذات الجدوى لكى توضع امام البنك الدولى للانشاء والتعمير ، ليقوم بتمويل انشائها .

ولقد خلصت هذه الدراسة الى وضع خطة قصيرة المدى على ضوء الاهداف التالية :

- العمل على رفع كفاءة وسائل النقل بالقاهرة الكبرى ، وخصوصا للطرق والنقل العام .

- تقضيل استخدام وسائل النقل ذات السعة العالمية كالاتوبيسات وعدم تشجيع استخدام الوسائل المنخفضة السعة كالسيارات الخاصة .
- ازالة العوائق والاختناقات فى شبكة الطرق ، بوضع تنظييمات للحركة او بتنفيذ بعض الاعمال الصغيرة قليلة التكاليف .

- اعطاء عناية خاصة لاحتياجات النقل فى المناطق ذات الدخل المنخفض ، وقد تم وضع سياسات فى هذه الدراسة لتحقيق ذلك .

ثالثا : دراسة التوسع العمرانى لاقليم القاهرة الكبرى حتى سنة ٢٠٠٠ :

قامت وزارة التعمير - عن طريق الاستفادة ببعض القروض والحصول على منحة ، بالاتفاق مع هيئة تخطيط باريس وبيت خبرة فرنسى - باجراء دراسة لاقليم القاهرة الكبرى شاملة مستقبل الامتداد العمرانى له ، وقد خلصت الدراسة الى عدة توصيات تناولت الموضوعات الآتية :

x تنظيم الامتداد العمرانى وتطوير البنية الأساسية لتحقيق الزيادة فى الاستقلالية (للقطاعات المتجانسة) :

وقد حددت الدراسة نتائجها بتقسيم القاهرة الكبرى الى قطاعات متجانسة ، حتى يمكن تقليل الحركة التبادلية بين هذه القطاعات الى الحد الأدنى ، والتركيز على النقل المحلى داخل كل قطاع .

ولقد اشارت الدراسة الى ضرورة تواجد شبكة للنقل الاقليمى يسير عليها النقل العام والنقل الخاص ، وبحيث تكون قادرة على توجيه الحركات العابرة للقطاعات بعيدا عن مراكز نشاط هذه القطاعات .

واقترحت الدراسة انشاء طريق دائرى حول الاقليم كطريق اقليمى عام للقاهرة الكبرى كلها ، كما اعتبرت خط المرح - حلوان بعد وصله بمترو الانفاق أحد المسارات الرئيسية للنقل الاقليمى .

x ايجاد شبكة نقل ذات كفاءة مع التحديد للوسائل المختلفة:

يحتاج هذا الهدف - فى مجال النقل العام - الى تحديث وتطوير خطوط سكك حديد الضواحي ، وكذلك الانفاق والترام او الاتوبيسات ذات السعات العالية التى تسيير فى مسار معزول لكى يمكن زيادة نصيبها فى رحلات النقل ، اما سيارات الاتوبيس القياسية فتستخدم للرحلات القصيرة او للربط بين وسائل النقل السريعة العامة .

x انشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى :

والغرض من انشائه تحقيق الاهداف التالية :

- تقليل حركة السيارة الخاصة داخل الكتلة السكنية الحالية ، ويتم ذلك عن طريق الربط بين مداخل القاهرة الكبرى .

- حماية الارض الزراعية من الامتداد العمرانى .

- تقوية هدف تفتيت التركز الحضرى وتوجيهه الى النمو على المحيط الخارجى ، وبالتالي تقليل الطلب على النقل فى مناطق الازدهام .

- منع دخول الحركة العابرة لوسط المدينة .

- توزيع الحركة الخارجية القادمة للمدينة وتوجيهها للمدخل المناسب .

- ايجاد وسيلة ربط سريعة بين القطاعات الواقعة على محيط التجمعات السكانية .

- الربط بين الامتداد العمرانى فى الصحراء الشرقية والغربية .

- فتح منطقة خلف المقطم للامتداد العمرانى ، وتحسين الاتصال (الدخول والخروج) لمناطق التصنيع فى القاهرة الكبرى .

وقد تم وضع تخطيط هذا الطريق على أساس ان يتلاقى تماما والكتلة السكانية فى المنطقة الزراعية ، بحيث لا يسمح باستقطاع اراض زراعية جديدة للانشاء .

هذا وقد تم ، علاوة على الدراسات السابقة ، بعض الدراسات الاخرى عن بعض المناطق ، نذكر منها ما يلى :

- دراسة تمت بمعرفة بيت خبرة ، لمرور المعادى ، عن تنظيم المرور بالجزء الجنوبي من منطقة الجيزة ، يحد شمالا بشارع ٢٦ يوليو حتى المنيب ، ووضعت خطة متكاملة لتنظيمات المرور بهذه المنطقة تحت اشراف هيئة التخطيط العمرانى .

- دراسة قام بها بيت خبرة دانمركى عن التخطيط العمرانى لمنطقة الجيزة تمت تحت اشراف هيئة التخطيط العمرانى ، وشملت الدراسة تخطيطا لاعمال النقل والمرور فى معظم اجزائه ، مع دراسة الامتداد العمرانى للقاهرة الكبرى . ولعل أهم توصيات هذه الدراسة : تسيير خط ترام سريع بشارع السودان بالجيزة ، يربط ما بين كوبرى ورض الفرج

١٨٦

وكوبرى الجيزة ، عن طريق محاور ثلاثة هى : كبارى الجيزة و٦ أكتوبر وروض الفرج ، حيث يتم ربط هذا الخط بشبكة ترام القاهرة .

- دراسة تنظيم حركة المرور بمنطقة روكسى والوزارة المركزية "سابقا" وقد تمت تحت اشراف هيئة التخطيط العمرانى ، وانتهت الى وضع تخطيط للمرور يعتمد على استخدام السطح فقط ، دون اللجوء لاية انشاءات صناعية .

كما اقيمت الندوة العلمية عن مشكلة المرور داخل القاهرة الكبرى سنة ١٩٧٤ ، واشتملت على دراسة ومناقشة ثلاث أوراق عمل :

الاولى : عن الاعمال الهندسية ، وتشمل :

- التخطيط فى مجال المرور .

- عمليات تشغيل المرور .

- علاقة التصميم الهندسى والانشائى بالمرور .

- اقتصاديات مشروعات المرور .

الثانية : عن القانون والتنفيذ ، وشملت دراستين :

- القانون ومشكلة المرور .

- تنفيذ القانون .

الثالثة : عن الوعى المرورى والاعلامى ، وقد اوصت فى الناحية الهندسية بالآتى :

- ضرورة الربط بين تخطيط المدن وتخطيط المرور من ناحية النمو السكانى والاقتصادى ، بانشاء الملحقات العمرانية الجديدة .

- المخططات طويلة الأمد التى توضع للمرور ، لابد ان يكون لها قوة الالتزام للجهات المشتركة فى تنفيذها حتى لا يحدث تعارض بينها .

- فى حالة غياب مخطط رئيسى للمرور ، يصبح من الواجب عدم انشاء اية اعمال صناعية ذات استثمار كبير كالطرق العلوية او الكبارى . اذ يلزم عمل دراسات مسبقة عن حجم واتجاه المرور الحالى والمستقبلى فى اطار خطة عامة متكاملة على شبكة الطرق بدرجاتها المختلفة .

- يجب ان يتم على فترات متتالية حصر لتحركات الافراد والمركبات لتكوين قاعدة معلومات لمخطلى المرور .

حول سياسة تطوير ورفع كفاءة الموانئ

يمثل موقع مصر - بالنسبة للطريق الملاحى الى أوربا عبر قناة السويس - المسار الأنسب للتجارة المتزايدة بين الشرق والغرب ، وذلك بالإضافة الى الزيادة المستمرة فى حجم تجارة مصر الخارجية ، مما يلقي عبئا كبيرا على طاقة الموانئ الحالية والجارى انشاؤها . ولا كانت الموانئ هى مناطق عبور التجارة الخارجية للدولة من الصادرات والواردات ، فانها تعتبر الركيزة الأساسية فى حركة انسياب هذه التجارة . فعلى قدر كفاءة الموانئ يمكن تحقيق وصول البضائع الى مناطق الانتفاع فى الزمن المناسب ، ولذلك : فان أى خلل فى كفاءة الموانئ ينعكس أثره على حركة التجارة ، ومن ثم على الاقتصاد القومى .

ومن هذا المنطلق ، اهتم المجلس منذ عام ١٩٧٦ ، بدراسة الموضوع بشقيه : سواء التجارة الخارجية ، أو الموانئ المصرية ، فخصص للشق الأول دراستان متكاملتان فى الدورة الثالثة والدورة السابعة ، وخصص للشق الثانى بحثان موسعان فى الدورة الرابعة والدورة العاشرة . وذلك فى نطاق الظروف والبيانات والمعلومات التى كانت متاحة فى كل مرحلة من مراحل تلك البحوث والدراسات . أما هذه الدراسة ، فقد أخذت فى اعتبارها ما يأتى :

- الدراسات التى تمت بمعرفة مكاتب الخبرة الأجنبية .
- تقويم « اللجنة الفنية الاستشارية العليا للموانئ » لهذه الدراسات .
- الخطوات التى تم تنفيذها بالنسبة لانشاء مينائى دمياط والدخيلة والتوسعات فى الموانئ القائمة فعلا .
وحيث ان انشاء الموانئ الجديدة أو اجراءات التوسيع فى الموانئ القائمة يرتبط بحجم التجارة الخارجية ، فقد انقسمت أصول هذه الدراسة الى شقين :
الاول : تجارة مصر الخارجية حتى عام ٢٠٠٠ .
الثانى : الموانئ المصرية ومدى استيعاب طاقاتها لحجم تجارة مصر الخارجية حتى عام ٢٠٠٠ .
وتمثل المادة المعروضة فى هذا الموجز مدخلا للدراسة المستوعبة التى سيتناولها المجلس وتتضمن جميع الاحصاءات المحدثة ، عن طريق الجهات المعنية .
كما سيتم اثرائها بالمعلومات والبيانات المقدمة من : وزارة النقل الجوى ، والهيئة الفنية العليا بالموانئ ، بعد انتهائها من أحدث دراساتها فى هذا الموضوع ، وهيئة قناة السويس ، والمعهد القومى للتخطيط .
ومن هذا المنطلق ، سيعاد النظر فى الخطة القومية ، التى سبق للمجلس دراستها ، حتى تكون اساسا لتطوير الموانئ على المدى القريب ، مع وضع ملامح للأمد البعيد .
ملخص تجارة مصر الخارجية :
ويمكن ايجاز النقاط الرئيسية بالنسبة لتجارة مصر الخارجية فيما يأتى :

البضائع بأنواعها :

وقد حددت على ضوء ما استقر عليه رأى بين مكاتب الخبرة العالمية والمنظمات الدولية بشأن تقسيم نوعيات التجارة الخارجية - لبضائع الصادرات والوارد - الى مجموعات ، ومن ثم تبرز فى تجارة

مصر الخارجية المجموعات الآتية :

× بضائع الصب الجاف ، وتشمل :

- الحبوب : قمح - ذرة عويجه - فول صويا - دقيق .
- بضاعة صب جاف أخرى : ملح - كبريت - فوسفات - أسمدة - لحم كوك - بيريت جديد - أسمنت - وغيرها .

× بضائع الصب المعبأ ، وتشمل :

أرز - سكر - قطن خام - أسمنت - ورق .

× بضائع ذات طبيعة خاصة (البضائع ذات الأحجام أو الأوراق

الكبيرة) وتشمل :

حديد وصلب - سيارات - ماكينات ثقيلة - خشب .

× بضائع عامة يمكن نقلها في حاويات : وتنقسم الى المجموعات

التالية :

- مجموعة الزيوت والشحومات .

- مجموعة السلع الزراعية : موالح وخضروات - حاصلات زراعية مختلفة .

- مجموعات البضائع المختلفة التي ترد على سفن الحاويات :

منسوجات - مأكولات - معدات - أدوات كهربائية وإلكترونية .

- مجموعة البضائع المختلفة التي ترد على السفن التقليدية والتي

يمكن تعبئتها في حاويات : كيماويات - معدات خاصة - قطع غيار .

- استبعت البضائع ذات الطبيعة السائلة : بترول خام - مازوت -

ديزل - بنزين بدرجاته .

تقديرات حجم التجارة الخارجية حتى عام ٢٠٠٠

تتفاوت تصورات مكاتب الخبرة عن حجم تجارة مصر الخارجية

حتى عام ٢٠٠٠ ، تبعا للفتاوى في الأسس التي بنيت عليها .

ويوضح الجدول التالي ملخص تقديرات بيوت الخبرة لحجم تجارة

مصر الخارجية عام ٢٠٠٠ بالمقارنة بالأرقام الفعلية عام

١٩٨٢ :

تقديرات عام ٢٠٠٠

البيان	تملى عام ١٩٨٢	بيوم الخيلة	هاريس خطة قويه	هاريس نمياط	بيدكو	بولين
اجمالى الدراسات	٢٣٤٨٨	٤٢٦٥٠	١٩٨٦٨	٣٩١٧٠	٣٧٧١٢	٦١٤١٠
اجمالى الصادرات	١٦٤٩	٢١٨٠٠	٣٨٨٧٢	٤٠٣٧٠	٣٠٥٩	٩٩١٠
اجمالى حجم التجارة الخارجية	٥١٣٧	٦٤٤٥٠	٥٨٧٤٠	٧٩٥٤٠	٤٠٧٧١	٧١٣٢٠

أما عن توقعات اجمالى تجارة مصر المنقولة بحرا ، بحديه الأقصى والأدنى ، فتتصل بعدة اعتبارات ، في مقدمتها الاعتباران الآتيان :

× أن حركة البضاعة هي تلك التي تتداول أو سوف تتداول على الموانئ الرئيسية ، دون الموانئ التعدينية .

× لا تشمل الدراسة والبيانات الواردة بها نشاط البضاعة السائلة ، أى المواد البترولية التي تتداول ببعض الموانئ الرئيسية في مصر ، بجانب الموانئ الخاصة . وعلى ضوء ذلك يمكن حسابها - بالنسبة للأعوام : ١٩٨٧ ، ١٩٩٢ ، ٢٠٠٠ - على النحو الموضح في الجدول الآتى :

السنة	عام ١٩٨٢	توقع عام ١٩٨٧	توقع عام ١٩٩٢	توقع عام ٢٠٠٠
اجمالى حجم التجارة	٢٥٠.١٣٦ مليون طن	٣٠.١٨٧ مليون طن	٤٣.١٣٥ مليون طن	٦١.٤٤٦ مليون طن
الحد الأقصى	٢٥٠.١٣٦	٣٠.١٨٧	٤٣.١٣٥	٦١.٤٤٦
الحد الأدنى	٢٥٠.١٣٦	٢٥.٠٧٩	٣٣.٦٤٥	٤٤.٨٤٣

توزيعها على الموانئ :

أما اجمالى توزيع تجارة مصر الخارجية (وارد + صادر ، بحديه الأدنى والأقصى) على الموانئ المصرية بالبحرين المتوسط والأحمر ،

١٩٨١ و ١٩٨٢ - فعلى ١٩٨٧ و ١٩٩٢ و ٢٠٠٠ - تقديري :

ملخص إجمالي تجارة مصر الخارجية (صادرات، واردات)
بحدودها الإلزامية والاقصى موزعة على الموانئ المصرية (بحر أبيص وبحر أحمر)
للأعوام ٨١، ٨٢، ٨٧، ٩٢، ٢٠٠٠ (٢٠٠٠)

إجمالي جميع الموانئ المصرية		ميناء سفاجا		ميناء السويس		ميناء دمياط		ميناء بورسعيد		ميناء الاسكندرية		إجمالي حجم التجارة بالمليون طن
أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	
٢٥.١٧٤	٢٥.١٧٤	١.٦٢٣	١.٦٢٣	١.٢٨٤	١.٢٨٤	—	—	٤.٣٧	٤.٣٧	١٨.١١٠	١٨.١١٠	١٩٨١ - فطى
٢٥.١٣٦	٢٥.١٣٦	١.٦٦٨	١.٦٦٨	١.٥٣٦	١.٥٣٦	—	—	٤.٥٠٨	٤.٥٠٨	١٧.٤٢٨	١٧.١١٨	١٩٨٢ - فطى
٣٠.١٨٧	٢٥.٠٧٩	٤.٠٠٠	٤.٧٦٠	٢.١٨٠	١.٩٢٠	٤.١٣١	٢.٩٥٤	٢.٣٦٠	١.٦٩٠	١٦.٩٠٦	١٢.٨٤٥	١٩٨٧ - تقديري
٤٣.١٣٥	٢٢.٦٤٥	٨.٠٠٠	٧.٩٦٠	٤.٠٩٩	٢.٧٨٥	٢.٧٨٥	٤.٢١٥	٣.٩٣٨	١.٦٩٠	٢٠.٩٤٥	١٦.٦٩٥	١٩٩٢ - تقديري
٦١.٤٤٦	٤٤.٨٤٣	٩.٠٠٠	٨.٣٦٠	٥.١٧٥	٤.٦٨٥	٩.١٥٨	٥.٧٣٠	٢.٨٣٨	٢.٣٧٣	٢٤.١٧٥	٢٣.٧٩٥	٢٠٠٠ - تقديري

ملحوظة : ١ - هذه التقديرات تمثل حجم تجارة مصر الخارجية بدون الترانزيت .

٢ - فى حالة ميناء دمياط - نظرا لوجود وصف الحاويات الترانزيت يضاف ١.٨ مليون طن لعام ١٩٨٧ ، ٣.٠٠ مليون طن بضائع ترانزيت لعامى ١٩٩٢ ، ٢٠٠٠ .

يخلص ذلك كله فيما يأتى :

× أن حجم تجارة مصر الخارجية من الصادرات والواردات بلغ ٢٥.١٣٦ مليون طن عام ١٩٨٢ .

* أن هذا الحجم سيصل عام ١٩٨٧ - فى هذه الأدنى - الى ٢٥.٠٧٩ مليون طن ، أما هذه الأقصى فسوف يكون حوالى ٣٠.١٨٧ مليون طن .

× سيرتفع حجم التجارة الخارجية فى عام ١٩٩٢ الى حوالى ٣٣.٦٤٥ مليون طن ، كحد أدنى ، و ٤٣.١٣٥ مليون طن ، كحد أقصى .

× ويستمر الارتفاع ليصل فى عام ٢٠٠٠ الى ٤٤.٨٤٣ مليون طن ، كحد أدنى ، و ٦١.٤٤٦ مليون طن ، كحد أقصى .

ملخص أوضاع الموانئ المصرية :

الموانئ وعلاقتها بحجم التجارة المارة بها :

يعتبر النقل البحرى من أهم وسائل التبادل التجارى بين الدول ، كما تعتبر الموانئ هى الحلقة الرئيسية الهامة من حلقات النقل البحرى التى ترتبط عن طريقها الدولة بباقي الدول التى تتعامل معها تجاريا .

وترتبط جميع موانئ العالم بخطوط بحرية تجارية يتم عن طريقها تبادل السلع . وتعمل كل دولة - من جانبها - على تحقيق التوسع والتطوير فى موانئها لمواجهة الزيادة فى تجارتها الخارجية ، وملاحقة ما يطرأ بصفة مستمرة من تطورات فى وسائل النقل البحرى والنقل بصفة عامة حتى تكون عملية نقل البضائع متكاملة فى جميع مراحلها من المنتج الى المستهلك .

وأى تراخ فى تطوير وتوسيع الموانئ - بما يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية ، وكذا فى مسايرة تطوير طرق ووسائل النقل الأخرى التى تخدم هذه التجارة (طرق برية ، سكك حديدية ، قنوات ملاحية داخلية) - ينجم عنه تكدس البضائع بالموانئ واضطرار السفن للانتظار خارجها ، لعدم توفر الأرصفة المعدة لاستقبالها .

ويترتب على ذلك تحمل الدولة غرامات تأخير باهظة ، بالإضافة الى

ارتفاع نولون البضائع لعدم توفر الخدمة المناسبة بها . وقد يصل الأمر الى احجام بعض الخطوط الملاحية المنتظمة عن ارتياد هذه الموانئ وتحويل سفنها الى « موانئ » بديلة ، مما يترتب عليه آثار ضارة باقتصاديات الدولة .

ونظرا لما هو متوقع من زيادة كبيرة فى حجم التجارة الخارجية لجمهورية مصر العربية حتى عام ٢٠٠٠ ، فمن الضرورى دراسة مدى استيعاب طاقة الموانئ المصرية القائمة حاليا لحجم التجارة الخارجية المتوقعة ، يتم على أساسها اعداد خطة لتطوير الموانئ المصرية ، وفقا للتطور المتوقع فى حجم التجارة الخارجية ، فى ضوء احصائيات وتوقعات حجم التجارة الخارجية من صادرات وواردات حتى عام ٢٠٠٠ .

العوامل التى تتوقف عليها كفاءة الموانئ المصرية :

تتوقف كفاءة الميناء على العوامل الآتية :

- سرعة وسهولة وصول السفن من عرض البحر ، وتراكيها على الأرصفة أو على المخطاف داخل الميناء .

- سرعة وسهولة تفريغ البضائع من السفن على الأرصفة ووسائل النقل ، وبالعكس ، ويتوقف ذلك على تزويد الأرصفة بالمعدات الحديثة من أوناش متحركة وسيور ناقلة أو شفاطات الحبوب ذات القدرة العالية وغيرها .

- سرعة وسهولة تصريف البضائع من الميناء الى داخل البلاد ، ويتطلب ذلك تنظيم وسائل النقل والطرق والمرور داخل حدود الميناء ، وتواجد وسائل النقل الداخلى من طرق وسكك حديدية وقنوات ملاحية .

- التخلص من الروتين فى اجراءات التخليص على البضائع المصادرة والواردة ، والتخزين . وذلك تلافيا لحدوث تكدس للبضائع بالميناء .

مع ضرورة التنسيق الكامل بين الأطراف المعنية ، العامل منها داخل الميناء وخارجها .

- التعرف على عدد أرصفة الميناء وأطوالها وأعماقها ونوعية

البضائع المخصصة لها ، وكذلك سقائف وساحات تخزين البضائع بها ، ووسائل ومعدات الشحن والتفريغ كما ونوعا . هذا علاوة على الطرق داخل الميناء وكفاية ما يوجد بها من معدات بحرية (لنشات قطر ، ارشاد ، وخدمة ، أوناش عائمة ، مواعين ، وغيرها) ، وكافة ما له علاقة بمداولة البضائع داخل هذا الميناء .

الأسس التي حسبت عليها طاقة الموانئ : وتخلص الأسس بالنسبة لهذه الدراسة ، فيما يأتى :

- أن دراسة طاقة الموانئ القياسية ستكون على أساس تشغيلها وريديتين (أى ست عشرة ساعة) يوميا ، حيث أن تشغيل الوردية الثالثة لا يكون إلا فى حالات الطوارئ فقط .

- نظرا لموسمية بعض نوعيات البضائع ، وعلى الأخص صادرات مصر من الحاصلات الزراعية ، والتي تنحصر خلال الفترة من أول نوفمبر الى نهاية شهر مارس من كل عام ، وكذا عدم انتظام ورود البضائع على مدار العام ، الى جانب ما قد يحدث من تعطيل فى دخول وخروج السفن الى ومن الميناء ، وفى عمليات الشحن والتفريغ نتيجة لموسم سوء الأحوال الجوية والذي يبدأ من منتصف شهر ابريل من كل عام ، فقد اخذت الدراسة فى الاعتبار ، أن تزيد طاقة الموانئ القياسية عن الحد الأقصى لحجم التجارة بما لا يقل عن ٢٥٪ منها .

- حيث ان تجارة مصر الخارجية تنقسم الى تجارة أوروبا وأمريكا وكندا من الشمال عن طريق موانئ البحر الأبيض المتوسط ، وتجارة من الجنوب والشرق الأقصى وأستراليا عن طريق موانئ البحر الأحمر - لذلك قسمت دراسة الموانئ الى : موانئ البحر المتوسط وموانئ البحر الأحمر ، كل على حدة .

- من المعلوم ان طاقة الأرصفة القياسية تختلف طبقا لنوعيات البضائع التي تتعامل معها ، مثل الصب الجاف أو البضائع العامة ، أو البضائع ذات الطبيعة الخاصة ، وبضائع الحاويات . ولذلك فقد أخذت الدراسة ذلك فى الاعتبار عند تقدير طاقة الموانئ القياسية ، ومدى تناسبها مع توقعات حجم التجارة الخارجية .

- أخذت فى الاعتبار الصعوبات التي تواجه إعادة تطوير وتوسيع الموانئ الحالية ، أو انشاء الموانئ الجديدة ، وما يلزم لذلك من وقت قد يصل الى عدة سنوات .

وكذلك امكانيات البنية الأساسية بالنسبة للموانئ المصرية ، وقربها من مراكز الانتاج ومراكز الاستهلاك .

- أن يكون حساب معدلات الشحن والتفريغ فى الموانئ ، على أساس المعدلات السائدة فى دول العالم الثالث ، بالنسبة لنوعيات البضائع المختلفة .

- ولما كانت معدلات الشحن والتفريغ السائدة حاليا فى الموانئ المصرية لا تعبر عن الطاقة القياسية الحالية لهذه الموانئ وذلك لاستخدام وسائل تفريغ السفن على المخطاف لمواجهة التكدس - لذلك لم تؤخذ فى الاعتبار نتائج عمليات تفريغ السفن على المخطاف كأساس فى حساب الطاقة الفعلية للميناء ، لما يتبع ذلك من تعدد عمليات مداولة البضائع (شحن وتفريغ) ، مما يترتب عليه زيادة كبيرة فى التكلفة ، علاوة على تعرض البضائع للتلف وارتفاع نسبة الفاقد منها .

وبناء على ما ذكر ، فقد أخذ عند حساب الطاقة القياسية لأرصفة أى ميناء - الخاصة بالدول النامية - بواقع ما يتحقق فى الموانئ المصرية .

الطاقة القياسية للموانئ المصرية :

فيما يلى عرض موجز للطاقة القياسية للموانئ المصرية ومشروعات تطويرها ، مقسمة بين منطقتى البحر المتوسط والبحر الأحمر ، وذلك على النحو التالى :

موانئ البحر المتوسط :

ميناء الاسكندرية : يتحمل ميناء الاسكندرية العبء الأكبر من حركة التجارة الخارجية لمصر ، حيث تم تداول حوالى ٧٠٪ من اجمالى هذه التجارة داخل ميناء الاسكندرية ، وهو ما يفوق الطاقة القياسية لأرصفة الميناء ، وتجرى محاولة التغلب على مواجهة هذا العبء الكبير بتفريغ بعض السفن على المخطاف .

ويشير الكتاب السنوى لهيئة ميناء الاسكندرية عام ١٩٨٣ ، أن حوالى ٩.٧ مليون طن بضائع قد تم تفريقها على المخطاف ، وهو ما يعادل ٣١.٦ ٪ من اجمالى كميات البضائع المتداولة ، مما يشير الى الجهود المبذولة فى سبيل تجنب غرامات التأخير وطول أوقات الانتظار .

وتقدر الطاقة القياسية الحالية لميناء الاسكندرية من البضائع الجافة ، بما يلى :

سلع تموينية	٣٣١٦.٦ ألف طن
بضائع صلب جاف	٤٠٨٤.٤ ألف طن
بضائع عامة	٣٩٥٣.٠ ألف طن

اجمالى ١١٣٥٤.٠ ألف طن

وتتعدد مشروعات تطوير ميناء الاسكندرية ، والمتوقع استكمالها حتى عام ١٩٩٢ ، كما يلى :

- رصيف ٦/٥/٤ بطول ٥٥٠ متر وعمق ٦ أمتار ، بطاقة سنوية حوالى ٤٠٠ ألف طن من البضائع العامة .

- رصيفا ٤١ ، ٨٦ بطول ١٧٠ متر وعمق ١٠.٠ الى ١٢ متر ، بطاقة حوالى ٣٠٠ ألف طن .

- رصيف ٨٥ بطول ٢٢٠ متر للحبوب ، بطاقة تصل الى ١.٥ مليون طن .

- محطة للحاويات ، أرصفة ٥٤/٤٩ بطول ٥٣١ للحاويات و ١٦٠ مترا لسفن الدحرجة ، بطاقة حوالى ٦٠٠ ألف طن عام ١٩٨٧ ، تزيد الى ١.٢ مليون طن عام ١٩٩٢/٩٠ . وبذلك تكون الطاقة الاجمالية لميناء الاسكندرية ، الحالية والمتوقعة ، على النحو الآتى :

طاقة الأرصفة			انواع البضائع
١٩٩٠ - ١٩٩٢	١٩٨٧	الحالية	
٤٨١٦.٦	٤٨١٦.٦	٣٣١٦.٦	سلع تموينية
٤٠٨٤.٤	٤٠٨٤.٤	٤٠٨٤.٤	بضائع صلب جاف
٥٨٥٣.٠	٥٢٥٣.٠	٣٩٥٣.٠	بضائع عامة
١٤٧٥٤.٠	١٤١٥٤.٠	١١٣٥٤.٠	اجمالى

١٩٣

ميناء الدخيلة :

ترجع فكرة انشاء ميناء الدخيلة الى خدمة مصنع حديد الدخيلة ، ثم برزت فكرة الاستفادة من انشاءات الميناء باضافة أرصفة أخرى للحاويات والبضائع العامة بجانب الرصيف الخاص بالمواد التعدينية ، ويجرى حاليا اتمام تنفيذ المرحلة الأولى للميناء ، والتي تضم حاجز أمواج بطول ٢٢٥٠ مترا ، ورصيف التعدين بطول ٦٣٠ مترا ، وأعماق تتراوح بين ٢٠.١٤ مترا ، وهو ما يسمح باستقبال حوالى ٦.٥ مليون طن من الخامات التعدينية .

غير أن الحاجة الفعلية لمصنع حديد الدخيلة ستكون فى حدود ١.٥ مليون طن من خام الحديد ، وباقى الطاقة سيكون فائضا احتياطيا لمشروعات تعدينية مستقبلية . ومن المتوقع استخدام هذا الرصيف فى تفريغ كميات الفحم التى تزيد عن طاقة ميناء الاسكندرية . وعليه فان طاقة رصيف التعدين المستخدمة ستكون :

١٥٠٠	ألف طن عام ١٩٨٧
٣٠٠٠	ألف طن عام ١٩٩٠
٤٥٠٠	ألف طن عام ١٩٩٢

وبلحا لخطه تطوير ميناء الدخيلة ، فان المرحلة التالية تتضمن :

- انشاء محطة للحاويات بطول ٥٠٠ متر وعمق ١٤ مترا ، بطاقة حوالى ٧٥٠ ألف طن سنويا .

- رصيفين للبضائع العامة بطول ٥٥٠ مترا وعمق ١٢ مترا ، بطاقة حوالى ٢٨٥ ألف طن .

- رصيفين للبضائع العامة وذات الطبيعة الخاصة بطول ٥٠٠ متر وعمق ١٤ مترا ، بطاقة حوالى ٧٢٥ ألف طن .

وبذلك تبلغ طاقة ميناء الدخيلة حوالى ١٥٠٠ ألف طن عام ١٩٨٧ ، وحوالى (٤٨٦٠) ألف طن عام ١٩٩٠ وحوالى ٦٣٦٠ ألف طن عام ١٩٩٢ .

ويمكن قياس طاقة ميناء الاسكندرية والدخيلة معا حتى عام ١٩٩٢

على النحو التالي :

الطاقة بالآلاف طن	١٩٨٧	١٩٩٠	١٩٩٢
سلع تموينية	٤٨١٦,٦	٤٨١٦,٦	٤٨١٦,٦
بضائع صلب جاف (وتعدينية)	٥٥٨٤,٤	٧٠٨٤,٤	٨٥٨٤,٤
بضائع عامة	٥٢٥٣,٠	٧٧١٣,٠	٧٧١٣,٠
الإجمالي	١٥٦٥٤,٠	١٩٦١٤,٠	٢١١١٤,٠

ميناء بور سعيد:

ويأتى فى المرتبة التالية لميناء الاسكندرية من حيث أهميته ، وقد تحمل الميناء عبء تداول حوالى ٦ مليون طن ، وهو ما يمثل حوالى ١٤٪ من اجمالى تجارة مصر الخارجية ، وهى كميات تفوق الطاقة القياسية لأرصفت الميناء ، مما أدى الى تفريغ ٤٤٪ منها على المخطاف والباقي على أرصفة الميناء .

ويشير التقرير السنوى لهيئة ميناء بور سعيد الى أن أرصفة الميناء تتعرض للاجهاد الشديد المستمر ، مما يعرضها للانهدام ، حيث بلغت معدلات اشغالها مرة ونصف بالنسبة للمعدلات العالمية .

وتبلغ أطوال أرصفة الميناء ١٤١٠ أمتار بعمق ٨.٥ متر ، وتقدر طاقتها القياسية بحوالى ٢١٧٠ ألف طن سنويا .

ويجرى حاليا انشاء محطة لحاويات بطول ٣٤٠ مترا وعمق ١٤ مترا ، وتقدر طاقتها القياسية بحوالى ٤٣٠ ألف طن سنويا .

وبذلك تبلغ الطاقة القياسية لميناء بور سعيد اعتبارا من عام ١٩٨٧

ويعد اضافة طاقة محطة الحاويات - ما يلى :

سلع تموينية	٩٣٥
بضاعة صلب جاف	٦٧٠
بضائع عامة (ضمنها الحاويات)	٩٩٥

اجمالى طاقة ميناء بور سعيد ٢٦٠٠

ومن المعروف أن ميناء بور سعيد الحالى يصعب التوسع فيه ، لضيق مساحة اليابس المتاحة للميناء ، وتعارض حركة السفن داخله ، مع حركة الملاحة بقناة السويس ، مما يؤثر على كفاءة تشغيل الميناء وقلة عدد الأرصفة واعماقتها ، بالاضافة الى أن تكاليف التوسع فى هذا الميناء أو انشاء أرصفة جديدة ، هى تكاليف باهظة ، مقارنة بتكاليف انشاء أرصفة مماثلة فى مناطق أخرى . ويرجع ذلك الى ضعف التربة فى منطقة بور سعيد وضيق المساحة المتاحة .

ميناء دمياط الجديد :

بدأ التفكير فى انشاء ميناء دمياط منذ أكثر من نصف قرن ، وقد أجرى العديد من البحوث والدراسات لهذا الميناء ، قامت بها مكاتب خبرة أجنبية وجهات دولية متعددة ، علاوة على الخبرات المصرية .

وفى أوائل عام ١٩٨٠ تم طرح مشروع الميناء فى مناقصة عالمية على اساس تصميم وانشاء وتمويل المشروع . وفى ٦/٢١/ ١٩٨١ تم التعاقد مع مجموعة الشركات الفرنسية اليابانية على انشاء الجزء الأول من المرحلة الأولى لمشروع الميناء ، بعدد ستة أرصفة بطاقة استيعابية قدرها ٢.٥ مليون طن / السنة .

كما تم فى ٧/٧/ ١٩٨٣ التعاقد مع مجموعة هذه الشركات على انشاء الجزء الثانى من المرحلة الأولى ، بعدد ستة أرصفة اضافية ليلبغ اجمالى الأرصفة اثنى عشر رصيفا ، يمكنها استيعاب حجم تجارة قدرها ٥.٦ مليون طن / السنة . ولم يكن متيسرا اتمام التعاقد الاصلى على المرحلة الأولى دفعة واحدة ، نظرا لعدم توافر التمويل اللازم فى حينه ، مما أدى الى تجزئة المرحلة الأولى الى فترتين ، وقد تم افتتاح هذه المرحلة فى منتصف عام ١٩٨٦ .

وبعد الأخذ فى الاعتبار خطط تطوير مينائى الاسكندرية والدخيلة ، وميناء بور سعيد ، خلال الفترة ما بين ١٩٩٢.٨٧ ، وكذلك احتمالات زيادة الطلب على ميناء دمياط - فإن حجم الطلب على هذا الميناء يمكن تقديره على النحو التالى :

حجم الطلب على ميناء دمياط : الحد الأقصى

السنة	١٩٨٧	١٩٩٠	١٩٩٢
مواد تموينية	٢.٨١	٣.٧٢	٤.٤٠
بضائع صلب جاف	٠.٢٧	١.١٢	١.٨٩
بضائع عامة	٤.٥٤	٤.٠٣	٥.١٢
تجارة الترانزيت	١.٨٠	٢.٣٠	٢.٣٠
الإجمالي	٩.٤٢	١١.١٧	١٣.٧١

ويتبين من ذلك ، وجود طلب على الميناء يصل الى حوالي ٩.٤٢ مليون طن بضائع عام ١٩٨٧ ، وهو ما يتجاوز الطاقة المقدرة للمرحلة الأولى للميناء (حوالي ٥.٦ مليون طن بضائع) .
ويتزايد الطلب على الميناء ليصل الى ١١.١٧ مليون طن بضائع عام ١٩٩٠ ، ترتفع الى ١٣.٧١ مليون طن عام ١٩٩٢ .

موانئ البحر الأحمر :

ميناء السويس :

يضم ميناء السويس ثلاثة « موانئ » - بجانب حوض البترول - وهي موانئ : ابراهيم والأدبية وعقاة . وقد تم تداول ٥.٢ مليون طن بضائع خلال عام ١٩٨٣ ، معظمها بترول (٣ مليون طن) . وتقدر الطاقة القياسية لموانئ السويس كما يلي :

ميناء ابراهيم :

ويشمل أرصفة الركاب بطول ٤٢٥ مترا وأرصفة البضائع التالية :

(الف طن)

- جزء من الرصيف الشمالي بطول ٢٨٠ متر وعمق ٨ أمتار ١٦٨
- الجهة الشمالية من الرصيف المتوسط بطول ٤٢٠ مترا
- وعلى ٩ أمتار ٢٥٢
- الجهة الجنوبية من الرصيف المتوسط بطول ٣٠٠ متر
- وعلى ٨ أمتار ١٢٠

٥٤٠

ميناء الأدبية ويشمل :

- أرصفة الغلال بطول ٥٨٠ مترا وعمق ١٣ مترا ٨٧٠
- رصيف البضائع العامة بطول ١٥٠ مترا وعمق ٨ أمتار ٦٠

٩٣٠

وبذلك يمكن قياس طاقة موانئ السويس عام ١٩٨٧ على النحو

التالى :

الف طن

- سلع تموينية ٨٧٠ الف طن
- بضائع صلب جاف ٤٧٠ " "
- بضائع عامة ١٣٠ " "
- الاجمالى ١٤٧٠ " "

ميناء سفاجا :

ويقع فى منتصف الساحل المصرى على البحر الأحمر ، وقد تم تداول حوالى ١.٧ مليون طن بضائع خلال عام ١٩٨٣ منها ١٤٠٠ ألف طن واردات معظمها من القمح ، و ٢٧١ ألف طن صادرات من الفوسفات .

ويجرى تطوير ميناء سفاجا بإنشاء أرصفة جديدة للغلال (صومعة) والخامات . وتبلغ أطوال أرصفة الميناء ما يلى :

(الف طن)

- الرصيف الحالى بعمق ١٠ أمتار
- رصيف الغلال بطول ٢٥٠ مترا ٥٠٠
- رصيف بضائع عامة بطول ١٥٠ مترا ٩٠
- رصيف الخامات بطول ٢٠٠ مترا ٢٠٠
- الطاقة الحالية ٧٩٠
- أرصفة تحت الانشاء بعمق ١٤ مترا
- رصيف الغلال (صومعة) بطول ٢٨٣ مترا ١١٣٢
- رصيف الخامات بطول ٧٠ متر ٧٠

الطاقة المضافة	١٢٠٢	
اجمالى طاقة الميناء	١٩٩٢	
وتقسم طاقة الميناء حسب أنواع السلع كما يلى :		
السنوات	١٩٨٧	١٩٩٢
سلع تموينية	٥٠٠	١٦٣٢
بضائع عامة	٩٠	٩٠
حطب جاف (خامات)	٢٠٠	٢٠٠
الإجمالى	٧٩٠	١٩٩٢

ملخص الطاقة القياسية للموانئ :

تمثل الطاقة القياسية للموانئ طاقة الأرصفة ، ونظرا لأن وصول السفن غير منتظم ، مما يترتب عليه أحيانا انتظار بعض السفن لخلو مرابط لها للتفريغ والشحن ، وحتى يمكن جعل متوسط أوقات الانتظار فى الحدود المقبولة عالميا - فمن المتفق عليه أن طاقة أرصفة الميناء يجب أن تزيد بنسبة ٢٥٪ عن كميات البضائع الممكن تداولها بالميناء عند مستوى التشغيل الاقتصادى .

ويوضح الجدول الوارد فى الصفحة التالية ، ملخص الطاقة القياسية للموانئ المصرية - عدا ميناء دمياط - وكميات البضائع الممكن تداولها عليها خلال اعوام ١٩٨٧ - ١٩٩٠ - ١٩٩٢ .

× على أن يؤخذ فى الاعتبار أنه قد طرحت - خلال مراحل مناقشة هذه الدراسة - معلومات لجهات رسمية مسئولة توجن فيما يأتى :

× أن الموانئ تمثل احدى شعب ثلاث للنقل البحرى هى : الأسطول ثم الموانئ ، ثم الخدمات البحرية .

× ان الأسطول الوطنى تطور خلال السنوات الثلاث الأخيرة من وحدات حمولتها الاجمالية ٤٠ هـ الف طن - ما بين القطاع العام والخاص - حتى وصلت حمولته الى ١٠,٢٠٠ مليون طن .

× ان الخدمات الملاحية زادت كفاءتها حتى حققت فى العام الأخير انتاجا قدره ٦١٩ مليون جنيه ، بعائد مقداره ١٤٨ مليون جنيه .

× أن طاقة الموانئ المصرية - بعد ثلاث سنوات من الخطة الحالية -

زادت بمقدار ٩ مليون طن فى السنة .

× أنه ستكون هناك زيادة فى طاقة موانئ البحر الأبيض ، مقدارها ١٩ مليون طن ، عام ١٩٩٢ ، وستبلغ فى موانئ البحر الأحمر ١٠,٥ مليون طن ، فى العام نفسه ، باجمالى مقداره ٢٩,٥ مليون طن ، عام ١٩٩٢ .

× أن حركة التجارة فى موانئ البحر الأبيض ستزيد بمقدار ٩ مليون طن ، وفى موانئ البحر الأحمر ٨,٩ مليون طن ، كحد أقصى ، عام ١٩٩٢ .

× أنه على أساس ما سبق ، سيكون هناك فائض فى طاقة الموانئ عام ١٩٩٢ ، بالمقارنة بحركة التجارة المتوقعة كحد أقصى ، وذلك على النحو الآتى :

موانئ البحر الأبيض ١٠ مليون طن .

موانئ البحر الأحمر ١,٦ مليون طن .

التوصيات

وعلى ضوء العرض السابق ، والمناقشات المستفيضة التى جرت فى اجتماع المجلس بشأن تطوير الموانئ - يوصى بما يأتى :

* أن تتم بصفة دورية ، مراجعة حجم تجارة مصر الخارجية ، حتى يمكن على أساسها تنفيذ خطط التوسع فى الموانئ ، طبقا لحجم التجارة المخصص لكل منها .

على أن يؤخذ فى الاعتبار أن تزيد طاقة كل ميناء بما لا يقل عن نسبة معقولة من حجم التجارة المخصص لها ، لمواجهة موسمية الحاربات ومواسم الأنواء وعدم انتظام ورود البضائع على مدار العام ، وحتى يمكن القضاء بصفة نهائية على ظاهرة التكدس فى الموانئ المصرية .

* ضرورة الاهتمام - علاوة على تجارة مصر الخارجية - بتجارة الترانزيت ، مع العمل منذ الآن عن طريق وضع برامج للتنفيذ ومشروعات للتشغيل - على الاستفادة الكاملة بالامكانيات التى سيتيحها ميناء دمياط بالنسبة لهذه التجارة ، وخاصة المعيا منها فى حاربات ، لما سوف تحققه

من دخل بالعملات الأجنبية ، وما يتبع ذلك من زيادة فى الدخل القومى .

* التنسيق بين هيئة الموانى والأجهزة الحكومية وبين الهيئات الأخرى ، سواء فى مجال التخطيط أو التنفيذ ، بهدف تحديد برامج وصول الواردات بما يتناسب مع طاقة الموانى ، مع مراعاة دراسة الأسواق ، والبحث عن أسواق جديدة للتخفيف عن الموانى .

والاهتمام بتطوير الخدمات المعاونة بالموانى ، من توكيلات ملاحية وشركات الشحن والتفريغ ، وشركات المستودعات ، وشركات توريد مستلزمات السفن ، وغيرها .

* ضرورة توفير الامكانيات لتنفيذ المشروعات المرتبط بها حاليا بالموانى المختلفة ، والتي يجرى تنفيذها . وكذلك سرعة توفير البنية الأساسية من وسائل النقل ، لضمان كفاءة التشغيل ، ومن ذلك :

- اتمام مشروعات البنية الأساسية لبناء دمياط : الطرق البرية ، الطرق المائية الداخلية وهويس دمياط فى فارسكور ، وقناة الصنادل التى تصل البحر الأبيض بفرع دمياط .

* متابعة التطور التكنولوجى فى معدات الشحن والتفريغ ووسائل تعبئة البضائع ، وفى صناعة بناء السفن وما يلزم لها من خدمات بالموانى المصرية ، وإدخال ما يتناسب مع تجارة مصر الخارجية منها . بغرض تخفيض نولون نقل وشحن وتفريغ السفن عن المنتج والمستهلك الى أقل قدر ممكن .

* سرعة العمل للقضاء على ظاهرة تفريغ السفن على المخطاف بالموانى على مواعين ، للقضاء على تعدد عمليات التفريغ من السفن الى المواعين .

* استمرار الاهتمام برفع كفاءة العنصر البشرى العامل بكافة مجالات العمالة بالموانى ، وذلك تأكيداً لما يجرى من تدريبه على استيعاب واستخدام وصيانة المعدات الحديثة التى تزود بها الموانى المصرية ، حتى يمكن الاستفادة الكاملة من هذه المعدات بما يحقق الوفرة فى تكلفة مداولة السفن من البضائع .

* ضرورة تطوير كافة القوانين واللوائح والاجراءات المعمول بها بالمرافق المصرية ، بحيث تحقق الكفاءة الادارية الكاملة ، بما يسر على اصحاب البضائع استلامها بدون روتين وتعدد فى الاجراءات . مع مراعاة ضرورات الأمن ، وعلى الأخص بالنسبة للبضائع المحملة داخل حاويات ، بحيث يتم فتحها فى مكان الاستلام بحضور رجال الجمارك ، وذلك للاستفادة القصوى من النقل بالحاويات كوسيلة من الباب الى الباب ، أو من المنتج الى المستهلك .

سياسة النقل الجوى

اهتم المجلس القومى للانتاج ، منذ نواته الأولى ، بموضوع النقل الجوى ، وكان من ثمرات هذا الاهتمام أن بحثه فى عدة دورات ماضية ، بادئاً فى دورته الثالثة بدراسة « مشكلات الطيران المدنى والنقل الجوى » ثم خص المطارات ببحث مستقل عنوانه « المطارات المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ » وذلك فى خلال الدورة الرابعة . ولمسلة النقل الجوى بحركة السياحة وتنشيطها ، فقد أفرد المجلس ، فى دورته السادسة ، دراسة خاصة تناولت « سياسة الطيران العارض » .

ثم رأى المجلس أن يبلور دراساته فى تقرير متكامل عن سياسة النقل الجوى ، فأصدر فى دورته العاشرة القسم الأول من هذا التقرير تحت عنوان « نحو سياسة مستقبلية للنقل الجوى والطيران المدنى » . أما هذه الدراسة الراهنة ، فتتمثل القسم الثانى المكمل للتقرير . وقد

رئى أن تشتمل على بعض الجوانب التى تمس السياحة ، سواء من ناحية أهمية النقل الجوى لها ، أو من ناحية المطارات السياحية ، وغيرها .

أهمية النقل الجوى لمصر :

يعتبر النقل الجوى من الأنشطة الهامة فى التنمية ، سواء من الناحية الاقتصادية أو الثقافية أو الاجتماعية ، وتفق حاجة مصر الى النقل الجوى حاجة كثير من دول العالم ، خاصة من الناحية الاقتصادية . وتبرز أهمية السياحة لمصر فى هذا المجال ، باعتبارها من أهم الموارد الرئيسية ، فى المستقبل ، للتنمية الاقتصادية ، ومن ثم تأتى أهمية تطوير النقل الجوى ، حتى يمكن تقديم ما تتطلبه السياحة من خدمات النقل السياحى ، خاصة وأن البيانات المتاحة تشير الى أن ٣٠ ٪ من طاقاة النقل الجوى فى مصر ، تتجه الى خدمة صناعة السياحة ، وكذلك حتى يمكن الوفاء بخدمات حركة الشحن ونقل البضائع إذ يؤدى النقل الجوى خدمات كبيرة فى مجال تصدير المنتجات المصرية الى الأسواق الخارجية ، وفى نقل ما يحتاجه الاقتصاد القومى من مستلزمات التنمية الزراعية والحيوانية والصناعية والعلمية .

ومن أهم الأغراض الأخرى التى يخدمها النقل الجوى فى مصر :

- تيسير انتقال المصريين داخل المنطقة العربية ، وخصوصا الى الاقطار البترولية ، حيث يعود ذلك على الوطن بدخل كبير من مذكرات هؤلاء المواطنين .

- ايجاد وسيلة سريعة ومريحة لانتقال رجال الأعمال المصريين والأجانب ، مما يحقق سرعة انجاز الأعمال ويربط مصر بالعالم حيث الخبرة والتقدم من ناحية ، ولرعى تسويق الخبرات والمنتجات المصرية ، من ناحية أخرى .

- تمكين المواطنين من أداء الواجبات الدينية فى مواسم الحج والعمرة والزيارات الدينية الأخرى ، وكذلك فى قضاء الاجازات الترفيهية ، سواء داخل الجمهورية أو خارجها .

توقعات تطور حركة الركاب حتى عام ٢٠١٠ :

- سيعتمد تطور حركة الركاب فى مصر على نمو النقل الجوى

العالمى بشكل عام ، وسيكون هذا النمو متفاعلا بشكل واضح مع نمو حركة السياحة الدولية ، حيث أن ازدياد الإقبال على السياحة ينشط النقل الجوى ، كما أن التقدم فى امكانات النقل الجوى يزيد من نشاط السياحة .

- وطبقا لهذه التوقعات ، فإن اجمالى عدد الركاب الذين سينتقلون بالطائرات من وإلى مصر فى عام ٢٠١٠ ، سيصل الى حوالى ٢٥ مليون راكب .

- ومع زيادة الإقبال على السياحة الترفيهية والسياحة الثقافية ، والسياحة التى تجمع بين الغرضين ، ومع رغبة المسافرين فى الانتقال مباشرة من خارج القطر الى نقاط سفرهم النهائية داخل مصر - فإنه من المتوقع أن تختلف نسب الزيادة فى عدد الركاب من مطار الى آخر .

- التوقعات المتفائلة ، المبينة على اساس عدد الركاب فى عام ١٩٨٤ ومعدلات الزيادة المتوقعة لكل مطار ، هى كالتى :

التوقعات عن عدد ركاب الطائرات

بالمطارات المصرية المختلفة فى عام ٢٠١٠ بناء على

بيانات عدد الركاب فى عام ١٩٨٤

المطار	حركة ١٩٨٤	معدل الزيادة المفترضة	١٦ مليون
القاهرة	٦.٧٠٠.٠٠٠	٦٪	١٦ مليون
الاسكندرية	١١٨.٥٠٠	١٥٪ لمدة ١٠ سنوات	٢ مليون
		٥٪ بعد ذلك	
الاقصر	٥٢٥.٥٠٠	١٠٪ لمدة ١٠ سنوات	٢ مليون
		٥٪ بعد ذلك	
أسوان	٦٥٥.٠٠٠	" " "	٢.٥ مليون
أبوسمبل	٢١٠.٠٠٠	" " "	١.٢٥ مليون
الفردقة	٥٨.٠٠٠	١٥٪ لمدة ١٠ سنوات	١٠ مليون
		٥٪ بعد ذلك	
مطارات سيناء	٥.٠٠٠	" " "	١٠٠ ألف
الوادى الجديد	١٥.٥٠٠	" " "	٢٠٠ ألف

- من المستهدف تحقيق خمسة ملايين سائح الى مصر سنة ٢٠١٠ .

ولما كان ما ينتظر أن تنقله مؤسسة مصر للطيران سنة ٢٠١٠ هو عشرة ملايين ونصف مليون راكب ، وكان عدد السياح الذين يتم نقلهم على طائرات المؤسسة يمثل ٣٠٪ من مجموع الركاب (وفقا لاحصائيات المؤسسة) يكون من المتوقع أن تنقل المؤسسة ٢.٥ مليون سائح سنة ٢٠١٠ كما ينتظر أن يتم نقل ١.٥ مليون سائح على رحلات شركات الطيران الأجنبية والرحلات العارضة .

توقعات تطور حركة البضائع حتى عام ٢٠١٠ :

يستفاد من بعض احصائيات عن حركة الشحن بمصر ، ومعدلات النمو السنوى المتوقعة للصادرات المصرية ، مايتأتى :

— زاد حجم حركة الشحن الجوى خلال عام ١٩٨٢ ، فبلغ ٢.١ مرة مما كان عليه خلال عام ١٩٧٢ .

— بينت دراسات الياتا عام ١٩٨٣ أن معدلات النمو بعد ١٩٨٣ هى

كالآتى :

١٩٨٣ ٣.٤٪

١٩٨٤ ٨.٥٪

١٩٨٥ ٧.٤٪

بعد ذلك حتى ١٩٩٢ — ٦.١٪ فى المتوسط .

— وبالنسبة لحركة الشحن بين أوروبا والشرق الأوسط :

١٩٨٣ ٣.٥٪

١٩٨٤ ١١.٣٪

١٩٨٥ ٨.٤٪

بعد ذلك حتى ١٩٩٢ — ١١.٥٪ فى المتوسط .

توقعات حركة الشحن فى مصر :

تتولى عمليات الشحن الجوى فى مصر ، عدد من الشركات

الأجنبية ، بجانب الشركات المصرية .

وقد تطور حجم الشحن كالآتى :

١٩٨٣ ١٢٥٠٠٠ طن

١٩٨٥ ٢١٠٠٠٠ طن

التوقعات الخاصة بنمو حركة الشحن الجوى فى مصر ،

على أساس نسبة ١١.٥٪ سنويا :

١٩٩٠ ٤٢٥٠٠٠ طن

١٩٩٥ ٦٨٥٠٠٠ طن

٢٠٠٠ ٨٠٠٠٠٠ طن

٢٠١٠ ١٠٠٠٠ طن

ولا يبدو حتى الآن أن هناك مشكلة فى توفر الطائرات اللازمة لمواجهة

هذا النمو ، ولكن الواضح أن المنطقة المخصصة لخدمة هذا النشاط فى مطار القاهرة يزداد ازدحامها .

وطبقا لمعدلات النمو المتوقعة ، فإن الأمر سيحتاج مستقبلا الى مساحات تعادل أربعة أضعاف المساحات المتاحة حاليا لذلك . وقد يكون من المناسب تخصيص أحد المطارات القريبة من القاهرة لعمليات شحن البضائع .

السياسات المقترحة

تنظيم النقل الجوى :

ينقسم النقل الجوى الدولى الى قسمين :

— النقل الجوى الدولى المنتظم للركاب والبضائع .

— النقل الجوى الدولى العارض للركاب والبضائع .

ويحكم النقل الجوى والعارض « الاتفاقية الدولية للعبور » ويؤدى كل منهما دورا رئيسيا فى التنمية الاقتصادية لمصر ، عن طريق ما يهيئه من وسيلة سريعة مريحة ومناسبة لنقل السياح من البلاد المصدرة لهم الى مصر ، وكذلك ما يتيحه من وسيلة أمينة لتصدير الفواكه والخضروات والمطليات والمصنوعات المصرية الى الأسواق الخارجية .

ومن هذا المنطلق ، وحتى يمكن للخطوط الجوية المصرية الامتداد الى بلاد العالم التى ترتبط بها مصر : اقتصاديا واجتماعيا وعمرانيا وسياسيا — فقد عقدت خمس وثمانين اتفاقية ثنائية ، الا أن معظم هذه الاتفاقيات قد أهمل فيها النص على حقوق مستقلة لنقل الركاب وأخرى لنقل البضائع ، الأمر الذى تعذر معه تشغيل خطوط جوية منتظمة لنقل

البضائع الا بالتضحية ببعض الحقوق الخاصة بنقل الركاب ، ويقتضى الأمر ما يأتى :

× إعادة النظر فى هذه الاتفاقيات للنص فيها على حقوق لكل من البضائع والركاب .

× عقد اتفاقيات مع بعض البلاد التى لم يتم عقد اتفاقيات معها حتى اليوم ، وأغلبها يقع فى أمريكا الجنوبية وأفريقيا ، وهى التى قد تصبح مصدرة للسياحة ، أو تعد سوقا مناسبة للمنتجات المصرية .

× أما فى شأن النقل الجوى العارض فيجب أن ينظر اليه نظرة عامة من حيث أثره على تنشيط السياحة الى مصر .

× السماح دونما قيد لجميع شركات الطيران الأجنبية والمصرية بتشغيل أى عدد من الرحلات العارضة الى سواحل البحر الأحمر ، بشرط التزامها بالقواعد المنظمة لهذه الرحلات ، وأيضا الى سواحل البحر المتوسط ، عند توافر البنية الأساسية للسياحة من منشآت وخدمات تتطلبها هذه الصنامة . وذلك لتشجيعا لحركة السياحة الترفيهية .

* أما فيما يتعلق بالسياحة الثقافية والتى تقصد أيا من القاهرة / الأقصر / أسوان ، وهى التى تخدمها الخطوط الجوية المنتظمة لمؤسسة مصر للطيران والشركات العالمية الأخرى - فلا يجوز الترخيص بتشغيل رحلات عارضة اليها إلا إذا تم ذلك بالاتفاق مع مؤسسة مصر للطيران .
النقل الجوى للبضائع :

قد يكون النقل الجوى هو الوسيلة الوحيدة لنقل بعض المنتجات السريعة التلف كالخضروات والفواكه الى الأسواق الخارجية . ولما كانت مصر تسعى جاهدة الى زيادة صادراتها ، وكانت المحاصيل الزراعية هى أهم ما يمكن لمصر تصديره الى كثير من البلاد الأوروبية والعربية ، لهذا فقد بدأ فى السنوات الأخيرة انشاء بعض شركات النقل الجوى للعمل فى نقل البضائع . وقد نجحت هذه الشركات الى حد كبير فى تنشيط الصادرات للأسواق الخارجية ، وكذلك فى نقل كثير من متطلبات تحقيق الأمن الغذائى الى السوق المصرى ، إلا أن مجال الشحن الجوى ما زال فى حاجة الى التشجيع ، ليستطيع أن يلعب دورا رئيسيا فى زيادة الصادرات المصرية ، نظرا لانه يحكم هذا النشاط سلطات

٢٠٠

الطيران فى البلاد المستوردة للمنتجات المصرية ، ولأن مثل هذه الرحلات تتم عن طريق الحصول على تصاريح خاصة لتشغيل رحله عارضة ، وهو أمر - مع ما فيه من عدم انتظام الرحلات - يضيف أعباء مادية كثيرة على المنتجات المصرية لما على الشاحن دفعه من جعل للبلاد المستقبلية للطائرة ، أو عن طريق تشغيل خطوط جوية منتظمة وفقا لأحكام الاتفاقيات الثنائية المعقودة بين مصر والبلاد المنقول اليها الحمولة .

شركات القطاع الخاص :

تمارس شركات القطاع الخاص العاملة فى حقل النقل الجوى نشاط النقل الدولى للشحن الجوى ، ولا تمارس النقل الجوى الداخلى ، الذى تمارسه - فى الوقت الحاضر - مؤسسة مصر للطيران .

وإذا كانت الخطوط الداخلية محدودة حاليا فى شريط ضيق وهو وادى النيل ، فمن المنتظر مستقبلا - بعد امتداد العمران الى الواحات وسيناء والمناطق الصحراوية الأخرى - أن تتسع الرقعة من أرض الوطن التى على النقل الجوى أن يخدمها وتسمح بتعدد الخطوط الجوية ، وبذلك يتسع المجال لأكثر من جهة الى جانب مصر للطيران للقيام بهذه الخدمة ، على أن يتوفر فيها الشروط الفنية والمادية التى تضعها سلطات الطيران ، لضمان أعلى درجة من الكفاءة والأمان .

خدمة شركات البترول : تحتاج شركات البترول التى تعمل فى التنقيب الى خدمات النقل الجوى ، سواء لنقل العاملين بها الى أماكن التنقيب البعيدة عن العمران ، أو لنقل المهمات والمعدات الى أماكن التنقيب فى الصحراء ، أو داخل مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط .

وقد انفردت الهيئة العامة للبترول - بعد أن قامت بإنشاء شركة قطاع عام للقيام بمثل هذه الخدمات - وحدها بهذا المجال . وعلى ذلك فقد اضطرت الشركات الخاصة الى وقف نشاطها والاستغناء عن كل العاملين بها ، سواء من الفنيين أو الطيارين أو العمال .

وتحقيقا لمبدأ توفر عنصر المنافسة ، وتدعيما للاقتصاد القومى الذى يعتمد على كل من القطاعين العام والخاص - فإنه يجب النظر فى وقف احتكار شركات القطاع العام ، ودعوة القطاع الخاص للمشاركة فى هذه الخدمة ، وإحياء الشركات الخاصة التى تجمد نشاطها .

تصويب الاتفاقيات الثنائية والتجارية : وذلك نظرا لتقدم معظم الاتفاقيات مما يقتضى ضرورة تعديلها أو تصويبها ، فى إطار تحقيق الصالح العام لمصر ، مع الأخذ فى الاعتبار بمبدأ المعاملة بالممثل .

حركة نقل البضائع : قامت المؤسسة بتحويل طائرتين من طراز ٧٠٧ الى نقل البضائع فقط ، ومن هذا المنطلق يجب حماية حقوق المؤسسة مع شركات الطيران المصرية الأخرى ، وتصويب الخريجات الممنوحة لها والمتعارضة مع مصالح مصر للطيران .

الطيران العارض : يتطلب الأمر لتنشيط السياحة ، السماح بالرحلات الدولية العارضة الى مناطق السياحة الترفيهية (البحر الأحمر ، سيناء ، الصحراء) بدون قيود ، وألا يصرح بالرحلات العارضة الثقافية الى الأقصر واسوان والقاهرة الا بعد التقام مع مؤسسة مصر للطيران ، وأن تتم الرحلات العارضة وفقا للواعد التى اقترحتها لجنة النقل الجوى بوزارة الطيران المدنى .

تطور الأسطول : تملك مصر للطيران حاليا ٢٧ طائرة متنوعة الطراز ، ما بين قصيرة المدى ، وطويلة المدى ، ويبلغ اجمالى مقاعدها المعروضة ٥٠٤٠ مقعدا

ومع تطور حجم الركاب من ٢.٨ مليون حاليا الى ١٠.٣ مليون فى عام ٢٠١٠ ، سيتطور الاسطول ليصل عدد طائراته الى ٧٥ طائرة متنوعة الطراز .

تطور الشبكة : سيضاف الى الشبكة الحالية لمصر للطيران ، التى تشمل ٤٣ نقطة خارج الجمهورية ، ما يلى : فى الأمريكتين : ٨ نقاط ، فى أوروبا ٨ نقاط ، فى آسيا : ٨ نقاط ، فى افريقيا : ٦ نقاط ، فى استراليا : نقطتان .

خدمات الصيانة : سيتم تعمير جميع الطرازات والمحركات فى القاهرة ، وسيضاف الى قوة المؤسسة حظيرتان كبيرتان للطائرة ٧٤٧ ، ٧٦٧ .

العمالة : ستتضاعف العمالة الفنية ، وستكون الزيادة السنوية بمعدل ٣.٦ ٪ .

التمويل : سوف يحتاج التطور الكبير فى اسطول الشركة –والذى يتضمن زيادة عدد طائراتها الى سبعين طائرة ، منها ست طائرات

جامبو – الى تمويل ضخم يرجى أن تتمكن الشركة من توفيره ذاتيا . على أن الأمر سيتطلب ضمان البنك المركزى للشركة فى شرائها لهذه الطائرة .

المطارات

مطارات مدينة القاهرة الكبرى :

مطار القاهرة الحالى : الذى يقع فى أقصى الشمال الشرقى للمدينة هو المطار الرئيسى فى مصر ، ويستوعب حاليا حركة الطائرات التى تصل الى ٦٠٠٠٠ حركة فى السنة ، وحركة الركاب التى وصلت فى عام ١٩٨٤ الى ٦.٧ مليون راكب .

ومع توقع نسبة زيادة سنوية فى حدود ٦ ٪ ، فانه من المنتظر أن يصل عدد ركاب مطار القاهرة سنة ٢٠١٠ الى ١٦ مليون راكب .

وأماكنات مطار القاهرة – من حيث مدارج الاقلاع والهبوط ومرات التوصيل والتسهيلات الملاحية والمشروع الخاص بإنشاء مبنى جديد للركاب يتكون من ٢ وحدات تتسع كل وحدة لعدد ٥ مليون راكب سنويا – تجعل المطار صالحا وكافيا للحركة المتوقعة حتى سنة ٢٠١٠ ، ومع ذلك فان عدد ركاب المطار والمرافقين وحركة السيارات المتوقعة تجعل من الضرورى التسارعة بتوصيل خط المترو الى منطقة مبنى الركاب الجديد ، مع ربط هذا الخط بمترو الانفاق فى المدينة ، وبشبكة السكة الحديد فى ميدان رمسيس .

كما يتطلب الأمر أيضا – لتحقيق استفادة اكبر من المطار لفترة أطول – سرعة اتخاذ الاجراءات لدراسة احتياجات توسع المطار الى الناحية الشرقية ، وحجز الأراضى اللازمة لذلك وحمايتها .

وقد وصلت امكانات المطار – بالنسبة لتداول عمليات شحن واستقبال البضائع – الى حد ان اصبح من الضرورى البدء فى التخطيط لمناطق جديدة لهذه العمليات ، أو تخصيص مطار آخر لعمليات الشحن الجوى . ومن المتوقع ، فى أوائل القرن القادم ، ان يزيد الضغط على مطار القاهرة الحالى ، الأمر الذى يجعل من الضرورى البدء فى انشاء مطار بولى ثان للمدينة .

ويرجى أن تسارع الهيئة العامة للطيران المدنى ، بالاشتراك مع هيئة التخطيط العمرانى للقاهرة الكبرى ، فى اختيار الموقع المناسب لإنشاء مطار آخر للقاهرة الكبرى ، والحفاظ على هذا الموقع خاليا من أى

عوائق ، مع التخطيط لربطه بطرق وسائل المواصلات السريعة بالقاهرة .

مطار امبابية : يخدم هذا المطار الآن ١١ هيئة وشركة ، وبه ٩٥ طائفة ، ويحتاج الى مساحة اضافية في حدود ٦٠ فدانا لتطويل مدرج الطائرات به .

وطبيعة المطار تجعله صالحا للاستخدام كمطار وكمزرعة للخضر والفواكه لتنفيذ المناطق المحيطة به ، ويعتبر رئة المنطقة ، ولايديل له الا على بعد ٥٢ كيلو مترا من القاهرة ، وبتكاليف تصل الى ١٠٠ مليون جنيهه .

ويستدعى الأمر المحافظة على هذا المطار ، وإزالة العوائق التي نشأت حوله لاستعماله للتدريب بأمان وسلامة . مع الاسترشاد بالنتائج العملية لما تقوم به اكاديمية البحث العلمى من دراسات للاستفادة من هذا المطار .

مطارات منطقة الاسكندرية : بلغ عدد ركاب مطار الاسكندرية ١١٨٥٤٨ فى عام ١٩٨٤ ، وتزايد العدد فى عام ١٩٨٥ ليصل الى ١٦٢٥٣٨ ، بعد أن بدأت الخطوط الدولية تعمل فى هذا المطار .

ومن المنتظر ان تكثر الرحلات الدولية من مطار الاسكندرية ، وأن تتزايد حركة الركاب بمعدلات كبيرة فى السنوات القادمة ، حيث من المتوقع أن يصل عددهم الى ٢ مليون راكب فى عام ٢٠١٠ . وهناك تقدير يشير الى أن عددهم سيصل فى هذا التاريخ - الى ٣ مليون راكب .

ومهما كانت الاختلافات فى اعداد الركاب المتوقعة ، فإن الاسكندرية ستحتاج الى مطار دولى يستقبل طائرات تحتاج لممر طوله ٣٠٠٠ متر ويعرض ٥٤ متر ، مما يستدعى وجود بدائل مناسبة لمواجهة هذه الأوضاع .

والى أن يتم البت علميا فى شأن هذه البدائل ، فمن المناسب الاستمرار فى استعمال مطار النزهة للنقل الداخلى والخارجى ، فى حدود امكاناته ، حتى تتم الدراسة .

المطارات السياحية : وهى مطارات الأقصر ، أسوان ، أبو سمبل ، الفردقة ومطارات سيناء .

حيث ستبلغ حركة الركاب فى هذه المطارات فى سنة ٢٠١٠ حوالى

٧ مليون راكب ، وسيكون الحجم الأكبر منها فى مطارات : الأقصر - وأسوان - وأبوسمبل - والفردقة .

وتشمل الخطة الخمسية الحالية المشروعات المتداولة فى الخطة الخمسية ، وفى مقدمتها مشروعات لتحسين الخدمات فى هذه المطارات ، سواء من ناحية الخدمات اللازمة للطائرات والمبانى والتسهيلات اللازمة للركاب ، بما يواجه الزيادة المتوقعة فى السنوات العشر القادمة ، وبما يمكن من استخدامها ليلا .

ومن الملاحظ ان بعض مشروعات التحسين فى هذه المطارات عبارة عن مبان سابقة التجهيز ، لجأت هيئة الطيران الى انشائها لمواجهة الزيادة التى حدثت فى السنوات الأخيرة ، ولم تكن مبانى تلك المطارات مستعدة لها . ومن المقترح أن يتم التخطيط من الآن ، لبناء مبان للركاب على مستوى مرتفع ، ويتصميم جمالى يتفق مع أهمية هذه المطارات ، ومع ما تستهدفه من حركة ، وتزويد هذه المطارات بخدمة إنارة ثابتة وخدمات للنزول الآلى .

المطارات الأخرى : وهى مطارات بور سعيد ، أسبوط ، مرسى مطروح ، الوادى الجديد .

وعلى الرغم من المبالغ التى أنفقت على هذه المطارات ، وعلى الرغم من مصروفات التشغيل اللازمة للاحتفاظ بها عاملة - الا أن الحركة بها ضعيفة ، فيما عدا مطار الوادى الجديد ، ومطار مطروح الذى يستخدم موسميا فى فصل الصيف .

ويرجع السبب فى ذلك الى : استمرار التحسن فى خدمات النقل البرى الى بور سعيد وأسبوط ، وقلة عدد الراغبين فى السفر الى مطروح شتاء ، وارتفاع تكاليف النقل الجوى . وأن وجود هذه المطارات بجانب المدن يفيد فى أحوال الطوارئ والضروريات القومية لذلك فمن المقترح الاحتفاظ بصلاحيه هذه المطارات بأقل ما يمكن من التكاليف نون اتفاق أى مبالغ على عمليات تطويرية الا بناء على دراسة مسبقة .

المراقبة الجوية :

تم خلال الخطة الخمسية الأولى للتنمية (١٩٨٢ / ١٩٨٦) انشاء مركز متطور للمراقبة الجوية لجمهورية مصر العربية ، زود برادارات فى القاهرة وأسبوط ومرسى مطروح ، وبامكانات لزيادة مدى الاتصالات المباشرة بين المراقبة الجوية والطائرات .

ولما كانت تسهيلات حركة الطائرات وانتظامها لا تتوقف فقط على تسهيلات المراقبة الجوية ، بل تتوقف اساسا على توفير المساعدات الملاحية العاملة ، والمعرفة الدائمة بصلاحياتها ، ولما كانت أعطال المساعدات الملاحية فى مطار القاهرة متكررة ، مما يؤثر على انتظام عمليات الطيران ، واقتصاديات تشغيلها - فانه من الضرورى بذل أقصى درجة من الجهد للمحافظة على صلاحية هذه المساعدات ، طبقا للمستويات الدولية وتغذيتها الكهربائية الأصلية والاحتياطية ، وكذلك مراقبة صلاحيتها فى مراكز المراقبة باستمرار ، لإخطار الطيارين بحالة هذه الأجهزة فى كل وقت .

وتتوقف سلامة حركة الطائرات فى رحلاتها المحلية والدولية على حجم ما تحصل عليه من مساعدات أرضية ، سواء ما يتعلق منها بتحديد مساراتها أو ارتفاعها أو ضمان الفواصل الزمنية بين كل طائرة وأخرى تطير معها فى نفس الاتجاه ، والطريق والفاصل الرأسية للطائرات التى تطير فى اتجاهات متعارضة ، وكذلك ما تحتاجه من معلومات تتعلق بالأرصاء الجوية أو بالمطارات القاصدة إليها ، مما يستلزم مراكز أرضية تسمى بمراكز المراقبة الجوية للاتصال وهى فى الجو ، والتحديد الدقيق لموقعها بالنسبة لمجموع الحركة الأخرى الموجودة بالجو ، وتزود هذه المراكز بوسائل المواصلات اللاسلكية والالكترونية للاتصال بالطائرات ، وادارات حديثة لتحديد مواقع الطائرة ومنع أى احتمال للتصادم الجوى .

تشريعات الطيران : صدر قانون الطيران المدنى الموحد وهو شامل لجميع العناصر الضرورية ، ويتطلب الأمر سرعة انجاز وإصدار اللوائح التنفيذية فى مختلف الأغراض التى تطلب القانون اصداها .

ومن الناحية التنظيمية ، فانه يلاحظ أن شكل سلطات الطيران المدنى مع وجود وزارة الطيران المدنى والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى غير محدد ، ويشوبه بعض الانبواجية ، ويتطلب الأمر إعطاء هذا الموضوع ما يستحق من دراسة .

كما يلاحظ أن رسوم الطيران التى فرضها القانون على الطائرات الصغيرة مرتفعة ، وتحد من نشاط الطيران العام ، ويتطلب الأمر تعديل هذه الرسوم وجعلها أقل ما يمكن ، وعدم تحميل هذه الطائرات برسوم الخدمات الملاحية .

الأفراد والتدريب : شهد القرن العشرون تطورا هائلا فى مجال الطيران وما يلحق به ، سواء فى مجال صناعة الطائرات ، أو فى مجال تأمين وسلامة الطيران ، أو فى المساعدات الملاحية ، أو كفاءة التشغيل واقتصادياته .

وهنا تظهر أهمية التدريب والتحدى الحقيقى الذى يواجهه ، وبصفة خاصة فان استراتيجية التدريب حتى عام ٢٠١٠ يجب أن تهدف الى : إيجاد وإعداد إنسان الطيران المدنى الجديد القادر على مواجهة التقدم العلمى والتكنولوجيا فى مختلف مجالات الطيران . والعمل على استمرار الكفاءة الفنية للقوى البشرية وذلك بتكرار التدريب كل فترة زمنية ، حتى يلم العامل بكل جديد تفرضه المتغيرات التكنولوجية ، وما ينتظر من تطورات فى اساليب الاداء .

كما تجدر الإشارة الى أهمية الاحتكاك الدولى والتدريب والممارسة العملية فى المطارات وشركات الطيران ، والتعرف على كل جديد ، ورفع مستوى اداء العاملين ، ووضع الرجل المناسب فى المكان المناسب .

وفى سبيل تحقيق هذه الاهداف ، فانه ينبغى وضع سياسة قصيرة المدى وأخرى طويلة المدى ، تأخذ كليهما بالمفاهيم الرئيسية للتدريب ، وأهمها ما يلى :

« أن أى نظام مستحدث ، مهما اعتمد على أكثر التكنولوجيات تقدما ، لن يكون ذا قيمة فعالة أو اقتصادية ، ما لم يصاحبه القدر الكافى من التدريب الكفء لكافة العاملين فى هذا النظام .

× أن ما يتفق من مال مهما كثر ، وما يبذل من مجهود مهما عظم فى التدريب ، فإن حصيلته سنوات اضافية فى حياة المعدة ، واستثمار أمثل لرأس المال .

× أن الارتقاء بالتدريب للمستوى العالمى الذى يتم بالتغيرات السريعة والمتلاحقة - هو سمة الفترة القادمة ، وأن التدريب لا بد أن يتم تحت اشراف مدرسين أكفاء احسن اختيارهم وتأهيلهم ، مع استخدام جميع وسائل الايضاح والمساعدات التدريبية بأنواعها المختلفة .

الجهات التى يعتمد عليها فى مجال التدريب : يتولى التدريب بأنواعه عدة جهات ، وذلك على النحو الآتى :

- التدريب المحلى بقطاع الطيران المدنى ، ويتولاه - المعهد القومى للتدريب بمطار امبابية .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ومادار حولها في اجتماع المجلس من مناقشات ، يوصى بما يأتي :

- * عملا على تنشيط السياحة ، فإنه يصرح لكل الرحلات العارضة - التي تهدف الى تنمية السياحة الترفيهية - الى مناطق البحر الأحمر وشواطئ البحر المتوسط والصحراء وسيناء - بالعمل دونما قيود ووفقا للقواعد الموضوعة لتشغيل الرحلات العارضة .
- والأ يصرح بالرحلات العارضة الأخرى القاصدة الى المناطق الثنائية (القاهرة - الأقصر - أسوان - أبو سمبل) الا بالاتفاق مع مؤسسة مصر للطيران ، أو اذا ما اعتذرت عن القيام بها .
- * تنشُد مصر زيادة صادراتها سواء من المحاصيل الزراعية كالفواكه والخضروات والمعلبات أو المشغولات النحاسية وغيرها . وحتى يمكن تهيئة المناخ المناسب والقدرة على التصدير الى الأسواق المستهلكة لمثل هذه المنتجات دون عوائق ، ووفقا لما تنتيحه الاتفاقيات الثنائية من التشغيل المنتظم بدون التكاليف الإضافية التي تفرضها كثير من البلاد على الرحلات العارضة ، فإنه يجب العمل على :
- دراسة امكان توحيد الشركات الخاصة والعامة في الشحن الجوي في شركة واحدة واحتمالات ما يمكن أن يؤدي اليه توحيدها من القدرة على العمل بكفاءة في تنشيط ونقل المنتجات المصرية الى الأسواق الأوربية والعربية والأفريقية المستهلكة لها .
- * رغبة في رفع مستوى الكفاءة في كل خدمات النقل الداخلية لخدمة الفرد والمجتمع المصري الذي لا يمكن ان يتأذى الا اذا توفر لهذه الخدمة عنصر المنافسة - فإنه يجب :
- النظر في وقف الاحتكار الذي تفرضه شركات القطاع العام على غيرها من شركات القطاع الخاص بالقيام بخدمة شركات التنقيب عن البترول ، والتصريح لها بتشغيل رحلات جوية منتظمة للنقل الداخلي على الخطوط التي لا تعمل عليها مؤسسة مصر للطيران .
- * يجب العمل على تعديل الاتفاقيات الثنائية ، وعلى الأخص مع البلاد التي تعتبر أسواقا للمنتجات المصرية ، لفصل حقوق نقل الركاب عن حقوق نقل البضائع ، بما يسمح بتشغيل خطوط جوية منتظمة لنقل

وينظم معهد مصر للطيران فرقا متعددة للحصول على اجازات الطيران بمستوياتها المختلفة .

- التدريب عن طريق الأجهزة المتخصصة بالدولة ، وتتواءم بالتنسيق مع القطاعات المختلفة للطيران وبناء على طلبها - الجهات الآتية :

- الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة .
- أكاديمية السادات للعلوم الإدارية .
- جهاز التعبئة العامة والإحصاء (عن طريق المركز القومي للحاسب الآلي) .

- وزارة الدفاع - أكاديمية الدفاع الوطني ، عن طريق منح مجانية داخلية .

التدريب خارج مصر : ويتم عن طريق :

- * المنح المتاحة بمعرفة المنظمة العالمية للطيران المدني لدول المنطقة ومن بينها مصر .
- x برامج المعونة الأمريكية .

ويمكن تمويل برامج أخرى عند الضرورة من اعتمادات أجهزة قطاع الطيران المدني ، والتي من بينها صندوق تحسين الخدمات . ومن الواضح أن الخدمات والامكانيات المتوفرة حاليا ، تكفي متطلبات التدريب والأفراد حتى سنة ٢٠١٠ .

ويتطلب الأمر : الاهتمام بالتدريب العملي ، والبعثات الخارجية والاحتكاك الدولي لجميع العاملين ، وتنشيط البحوث والدراسات ، وتعزيز المكتبات ومراكز المعلومات ، وعمل دورة تدريبية للقيادات تحقق تكامل معرفة هذه القيادات بعمل كل جزء من أجزاء القطاع ، حتى يزداد التعاون بين جميع الجهات العاملة في الطيران المدني .

معلومات الطيران : من الملاحظ ان المعلومات الخاصة بالمطارات والمساعدات الملاحية التي تتطلب النظم نشرها في شكل دليل للطيران ، تحتاج الى تحديث بأسرع ما يمكن ، حتى لا تتعرض سلامة الطيران للخطر .

ولذلك فإن الأمر يقتضى : سرعة اتخاذ اللازم نحو تحديث جميع البيانات والمعلومات الخاصة بالمطارات المصرية ، وممراتها ومساعداتها الملاحية ، وإزالة العوائق المحيطة بها ، ووضع النظم الكفيلة باستمرار تحديثها .

البضائع ، دون أن يؤثر ذلك على رحلات نقل الركاب .

* حتى يمكن مؤسسة مصر للطيران أن تواجه المنافسة في مجال النقل الجوي على المستوى العالمى ، فإنه يجب العمل على تحريرها من القيود التى قد تعوق انطلاقها فى هذا المجال .

* لما كان مطار القاهرة الحالى هو المرفق الرئيسى الذى تستخدمه معظم الحركة الجوية المغادرة والقادمة الى مصر ، فإنه يجب الاستمرار فى تدعيمه وتطويره ، باعتباره المرفق الرئيسى فى مصر ، ليستوعب زيادة الحركة حتى سنة ٢٠١٠ .

* لما كانت الحركة الجوية فى مصر تتزايد بمعدلات ستجعل مطار القاهرة الحالى غير قادر على استقبالها فى أوائل القرن القادم ، الأمر الذى يجعل من الضرورى إنشاء مطار ثانى للقاهرة لمواجهة الحركة ، ولما كان تبديد أراضى لذلك المطار يتطلب المبادرة من الآن بحجز هذه الأراضى ، لذلك فإنه يجب : اتخاذ الاجراءات الخاصة بحجز الموقع المناسب لاقامة مطار ثانى لمدينة القاهرة الكبرى ، وحماية هذا المكان وربطه بالقاهرة بواسطة طريق سريع . والتخطيط للمنطقة المحيطة بالموقع فى حدود دائرة نصف قطرها ١٥ كيلو متر ، بالتعاون مع التخطيط العمرانى .

* لما كان لكل من الحلول المقترحة لتطوير مطار النزهة للاستخدام الداخلى والخارجى - أو اقتصار استخدامه على الطيران الداخلى واستخدام مطار العامرية للطيران الدولى - مزاياه وعيوبه الفنية والاقتصادية ، وحيث انه لم تتوفر حتى الآن اية دراسات علمية دقيقة وسليمة لطبيعة الأرض بمطار النزهة ، حتى يمكن البت فى أى الحلول من غيره من الناحية الاقتصادية ، لذلك فمن المقترح :

وقف أى عمليات لتحويل أى من المطارين كمطار دولى لاستقبال الطائرات الثقيلة ، لحين عمل دراسات الجدوى الفنية ، وتحديد التكاليف الفعلية اللازمة لتطوير كل من المطارين .

ومن ثم يقترح الاستمرار فى استعمال مطار النزهة للنقل الداخلى والخارجى فى حدود امكاناته ، حتى تتم الدراسة .

* تحسين خدمات ومباني مطارات الأقصر وأسوان وأبو سمبل والغردقة وسيناء لمواجهة الزيادة الكبيرة المتوقعة فى حركتها .

* المحافظة على صلاحية مطارات أسيوط وبور سعيد ومرسى

مطروح والوادى الجديد لاستخدامات الطوارئ ، وتكون جاهزة فى أى وقت لاستقبال الحركة الجوية .

* المحافظة على مطار امبابية لأغراض التدريب والطيران الخاص وحمايته ، وإزالة العوائق التى قامت فى حرمه .

* النظر فى إنشاء مطارات للهليكوبتر فى قلب القاهرة ، وذلك لتقديم خدمة نقل سريعة للسائحين .

* لما كانت أعطال المساعدات الملاحية فى مطار القاهرة متكررة ، مما يؤثر على انتظام عمليات الطيران واقتصاديات تشغيلها ، فإنه من الضرورى بذل أقصى جهد للمحافظة على صلاحية التشغيل لهذه المساعدات ، طبقا للمستويات الدولية ، وتغذيتها الكهربائية والاحتياطية ، وكذلك مراقبة صلاحيتها فى مراكز المراقبة باستمرار ، لإخطار الطيارين بحالة هذه الأجهزة فى كل وقت .

* الاهتمام بدراسة أوضاع سلطات الطيران المدنى مع وجود وزارة الطيران المدنى والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، بما يكفل تجنب الازدواجية ، ويؤدى الى حسن سير العمل .

* يلاحظ ان رسوم الطيران التى فرضها القانون على الطائرات الصغيرة مرتفعة وتحد من نشاط الطيران العام . ويتطلب الأمر تعديل هذه الرسوم وتخفيضها ما أمكن ، وعدم تحميل هذه الطائرات برسوم للخدمات الملاحية .

* الاهتمام بالتدريب العلمى والتعلمى ، والبعثات الخارجية والاحتكاك الدولى لجميع العاملين الفنيين بالقطاع ، وتنشيط البحوث والدراسات وتعزيز المكتبات ومراكز المعلومات به وعمل دورة تدريبية لقياداته تحقق تكامل معرفة هذه القيادات بعمل كل جزء من أجزاء القطاع ، حتى يزداد التعاون بين جميع الجهات العاملة فى الطيران المدنى .

* سرعة اتخاذ اللازم نحو تحديث جميع البيانات والمعلومات الخاصة بالمطارات المصرية وممراتها ومساعداتها الملاحية ، والعوائق المحيطة بها ، ووضع النظم الكفيلة باستمرار تحديثها .

* أن تهتم وزارة الطيران والهيئة العامة للطيران المدنى بتشجيع المؤسسات العاملة فى مجال النقل الجوى على تشغيل خطوط جوية تربط جميع المحافظات بعضها ببعض وبالعاصمة .

بيان

بحركة الركاب على خطوط مصر للطيران من عام ٨٥ حتى عام ٢٠١٠

السنة	معدل النمو	عدد الركاب		
		معدل النمو %	الخطوط الداخلية	حركة سياحة بالرحلات الخاصة
اجمالي عدد الركاب				
١٩٨٤	-	١٨٥٠٠٠	٩٥٥٠٠٠	١٣٥٠٠
١٩٨٥	٥.٨	١٠٥٧٣٠٠	١٠١٠٣٩٠	١٤٢٨٣
١٩٨٦	٢.٤	٣٠٢٣٨٤٨	١٠٤٤٧٤٣	١٤٧٦٨
١٩٨٧	٣	٢٠٨٤٥٦٣	١٠٧٦٠٨٥	١٥٢١١
١٩٨٨	١.٦	٣١١٧٩١٦	١٠٩٣٣٠٢	١٥٤٠٤
١٩٨٩	٢.٤	٣١٦٨٧٤٥	١١١١٩٥٤١	١٥٨٢٤
١٩٩٠	٣.٤	٢٣٤٣٤٨٣	١١٥٧٦٠٥	١٦٢٦٣
١٩٩١	٤	٢٣٣٢١٨١	١٢٠٣٩٠٩	١٧٠١٦
١٩٩٢	٤	٢٤٢٥٤٦٨	١٣٥٢٠٦٥	١٧٦٩٦
١٩٩٣	٥	٢٥٤٦٧٤١	١٣١٤٦٦٨	١٨٥٨٠
١٩٩٤	٥	٣٦٧٤٠٧٨	١٣٨٠٤٠٦	١٩٥٠٩
١٩٩٥	٦	٢٨٣٤٥٢٢	١٤٦٣٢٢٥	٢٠٦٧٩
١٩٩٦	٦	٣٠٠٤٥٩٣	١٥٥١٠١٨	٢١٩١٩
١٩٩٧	٦	٣١٨٤٨٦٨	١٦٤٤٠٧٩	٢٣٢٣٤
١٩٩٨	٦	٣٣٧٥٩٦٠	١٧٤٣٧٢٣	٢٤٦٢٨
١٩٩٩	٦	٣٥٧٨٥١٧	١٨٤٧٢٨٦	٢٦١٠٥
٢٠٠٠	٦	٣٧٩٣٢٢٨	١٩٥٨١٢٣	٢٧٦٧١
٢٠٠١	٦	٤٠٢٠٨٣١	٢٠٧٥٦١٠	٢٩٢٢١
٢٠٠٢	٦	٤٢٩٠٧٠	٢٢٠٠١٤٦	٣١٠٩٠
٢٠٠٣	٦	٤٥١٧٧٩٤	٤٢٢٢١٥٤	٢٢٩٥٥
٢٠٠٤	٦	٤٧٨٨٨٦١	٢٤٧٣٠٨٣	٣٤٩٣٢
٢٠٠٥	٦	٥٠٧٦١٩٢	٢٦٢٠٤٠٧	٣٧٠٢٧
٢٠٠٦	٦	٥٣٨٠٧٦٣	٢٧٧٧٦٢١	٣٩٢١٨
٢٠٠٧	٦	٥٧٠٣٦٠٨	٢٩٤٤٢٨٨	٤١٦٠٢
٢٠٠٨	٦	٦٠٤٥٨٢٤	٣١٢٠٩٤٥	٤٤٠٩٨
٢٠٠٩	٦	٦٤٠٨٥٢٣	٣٣٠٨٢٠١	٤٦٧٤٣
٢٠١٠	٦	٦٧٩٣٠٨٧	٣٥٠٦٦٩٣	٤٩٥٤٧

عدد السياح المقدّر نقلهم على خطوط مصر للطيران = ٣٢٩٦٥٤٣ + ٤٦٥٤٧ = ٣٤٤٦٠٩٠

عدد الركاب المقدّر نقلهم على خطوط مصر للطيران والرحلات الخاصة عام ٢٠١٠ يبلغ حوالي ١٠.٢٤٩.٣٢٧ راكب

عن عام ١٩٨٤ وتقديرى عن عام ٢٠١٠

عدد الكراسي المعروضة للاستئجار	الطابق ——— ران						عدد الركاب	السنة
	٧٠٧	فواكس	٧٢٧	٧٦٢	أرياح	٧٤٧		
٥٠٤٠	٦	٢	٧	٣	٨	١	٢.٨١٨٥٠٠	١٩٨٤
١٥٧٠٠	—	—	٢٥	٢٠	٢٤	٦	١٠.٣٤٩٣٢٠	٢٠١٠
٪٣١١+							٢٢٦٧+	نسبة التعبئة

بیان

على وسائل النقل المختلفة ونصيب مصر للطيران وشركات الطيران

عدد السياح على الخطوط الجوية			عدد السياح عن وسائل النقل المختلفة				السنة
إجمالي	نسبة الشركات الأخرى	نسبة مصر للطيران	إجمالي	خطوط برية	خطوط بحرية	الخطوط الجوية	
١١٧٣١٢٠	٢٢٤٦٢٠	٩٢٨٥٠٠	١٥٦٠٠٠٠	٢١٢١٦٠	١٧٤٧٢٠	١١٧٣٠١١	فعلى ١٩٨٤
%١٠٠	%٠٢٠	%٨٠	%١٠٠	١٢.٦	١١.٢	٥٧.٢	السنة
٢٧٦٠٠٠٠	٧٥٢٠٠٠	٢٠٠٨٠٠٠	٥٠٠٠٠٠٠	٦٨٠٠٠٠	٥٩٠٠٠٠٠	٢٧٦٠٠٠٠	مقدر ٢٠١٠

- هذا ومن الجدير بالذكر التنويه الى أن المقدّر نقله من الحركة السياحية على خطوط مصر للطيران عام ٢٠١٠ هو عند ٣٤٤٦٠٩٠ سائح على أساس ٥٠٪ من الحركة المتوقع نقلها على الخطوط الخارجية بالإضافة للحركة على الرحلات الخاصة .
- السياسات الخاصة لتوزيع حركة السياحة القادمة الى مصر عام ١٩٨٤ مصدرها هيئة تنشيط السياحة وهى موزعة على وسائل النقل الحقيقية وقد تم اتخاذ نسب التوزيع فيما بينها اساسا لتوزيع الحركة المتوقعه للسياحة عام ٢٠١٠ .
- مما سبق عرضة يتبين عدم الحاجة الى انشاء شركة مصريه جديدة تعمل فى مجال النقل السياحى حيث ان امكانيات الطيران والشركات الاخرى قادره على استيعاب الحركة المتوقعه عام ٢٠١٠ .

شبكة الخطوط المتوقعة عام ٢٠١٠
الأمريكتين

مستقبلا	حاليا
<p>لوس انجلوس سان فرانسيسكو هيوسطن شيكاغو تورنتو مونتريال ريودي جانيرو بيونس آيرس</p>	<p>نيويورك</p>

أوروبا

مستقبلا	حاليا	مستقبلا	حاليا
<p>بلجراة لشبونة براغ اسلو</p>	<p>بروكسل فرانكفورت لارناكا مدريد ميونخ ريوس فيينا اسطنبول (موسمى)</p>	<p>امستردام برلين موسكو ستوكهولم</p>	<p>أثينا كوبنهاجن جنيف لندن ميلانو باريس روما زيورخ</p>

آسیا

مستقبلا	حاليا
عمان	أبو ظبي
بيروت	عمان
دمشق	بغداد
بكين	البحرين
سنغافورة	بانجكوك
سيول	بومباي
طهران	الظهران
تايبان	الدوحة
	دبي
	جده
	كراتشي
	الكويت
	مانيبلا
	مسقط
	منعماء
	الشارقة
	طوكيو
	رأس الخيمة (موسم)

أفريقيا

مستقبلا	حاليا
باماكو	أبيدجان
بنغازي	أكرا
كانا بلانكا	دار السلام
مقديشو	كانو
مرا بلس	الخرطوم
مراي	لاجوس
	نيرديبي
	تونس
	الجزائر

استراليا

مستقبلا	حاليا
سيدني	—
ملبورن	—

موقف العماله الفنية وغير الفنية
حاليا وعام (٢٠١٠)

٧٤٧-		ايرياص		٧٦٧-		٧٢٧٧		٧٠٧٧		فوكس		اجمالى	
قياده	ضيافه	قاده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه
١٥	٦٥	١٣٠	٣٢٠	٣٠	١٢٠	٧٠	١٧٥	٩٠	١٨٠	٣٠	٤٥	٢٥٥	٩٠٥
٩٠	٣٩٠	٣٦٠	٩٩٠	٢٠٠	٨٠٠	٢٥٠	٦٢٥	-	-	-	-	٩٠٠	٢٧٧٥

معدلات التحسين سنويا بالاحلال
قاده ٣٠ ضيافه ٨٥
التدريب سنويا
قاده ٢٠ الموجود + ٨٥ ضيافه
موقف العماله الفنية :

العدد الحالى
١٠١٥ مهندس وفنى وعامل
العدد عام ٢٠١٠
٣٨٩٠ مهندس وفنى وعامل
التدريب ٩٥ فرد سنويا بالاضافه الى الموجود (متضمنه الاحلال)
الانشاءات الفنية

عدد
١ هانجر طراز ٧٤٧ أو ما يعادله
١ هانجر طراز ٧٦٧ أو ما يعادله (تحت الانشاء)
موقف العماله على مستوى المؤسسة

زياده سنويه بمعدل ٢,٦٪ ل مختلف الانشطة .

سياسة تطوير النقل المائى الداخلى

يسهم النقل المائى الداخلى حاليا ، فى النقل بمصر ، بنصيب لا يتناسب وامكاناته ، اذ أنه لا ينقل - بجميع وسائله الآلية والشرعية فى القطاعين العام والخاص - سوى ٧.٥ ٪ من حجم الطن / كيلو متر المنقول على مستوى الجمهورية ، فى حين أن استهلاكات الطاقة فى النقل النهري تصل الى خمس استهلاكات الطاقة للنقل البرى على الطريق .

ويرجع ذلك كله الى عدة أسباب ، لعل أهمها : عدم تحقق عمق للمياه فى المجارى المائية يناسب غاطس الوحدات على مدار العام ، وعدم التشغيل الليلى .

لذلك فإن الأمر يتطلب اعطاء دفعة قوية لمرفق النقل المائى الداخلى، ليحتل مكانه المناسب بين وسائل النقل . وقد سبق للمجلس أن انتهى الى تقرير فى شأن هذا المرفق ومستقبله حتى عام ٢٠٠٠ ، ثم رأى استكمالته وتحديثه لأهمية هذا المرفق ، وهو ما تضمنته هذا التقرير ، على أن يستكمل لاحقا كافة الجوانب التى أثارت أثناء مناقشات المجلس عن طريق الشعب المختصة (الرى - النقل - الكهرباء والطاقة - الصناعة - السياسات المالية والاقتصادية) بمعاونة الأجهزة التنفيذية المعنية .

الوضع الحالى للنقل المائى الداخلى

أولا : شبكة الطرق الملاحية فى مصر :

تتمتع مصر بشبكة واسعة من الطرق المائية ، غير أن تعدد أهداف هذه الطرق يجعل النقل المائى فى مرتبة ثانوية .

الطرق الملاحية فى الوجه البحرى :

× طريق القاهرة / اسكندرية عبر الرياح البحري - ترعة النوبارية ، بطول ٢٢٠ كم ويغاطس يتراوح بين ١.٤٠ متر ، ١.٥٠ متر .

× الطريق الملاحي القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح فترعة الخندق الشرقى فترعة المحمودية ، بطول ٢٢٠ كم ، وهو صالح للملاحة فقط حتى خورشيد ، ويتراوح غاطس الجزء الصالح للملاحة ما بين ١.٥ ، ١.٤ متر .

× الطريق الملاحي القاهرة - الاسكندرية عبر الرياح المنوفى - ترعة الباجورية فرع رشيد - ترعة المحمودية ، بطول ٢٦٠ كم ، وهو غير صالح للملاحة فى الجزء الأخير من ترعة المحمودية ، ويقتصر استعماله على المراكب الشراعية والوحدات الصغيرة لنقل مواد البناء ، ويتراوح غاطسها بين ٢ متر ، ١.٤٠ متر .

× طريق القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح المنوفى فبحر شبين فقناة طنطا الملاحية فترعة الباجورية ففرع رشيد فترعة المحمودية ، بطول ٢٥٥ كم ، ويغاطس يتراوح ما بين ٢.٠ متر ، ١.٤٠ مترا .

× الطريق الملاحي القاهرة / الاسماعيلية طريق ترعة الاسماعيلية ، بطول ١٣٥ كم ويغاطس يتراوح ما بين ١.٧٠ ، ١.٤٠ متر .

× الطريق الملاحي القاهرة / المنزلة طريق الرياح التوفيقي فترعة المنصورية والبحر الصغير ، بطول ١٩ كم ويغاطس يتراوح ما بين ٢ متر ، ١ متر وهو صالح للملاحة .

أما فرع دمياط فهو غير صالح للملاحة الآن ، وتجرى حاليا دراسة لتحويله لخط ملاحى من الدرجة الأولى لخدمة ميناء دمياط .

هذا وتوجد خطوط ملاحية ثانوية أخرى منها : القاهرة - مدينة

رشيد بطول ٢٢٥ كم ، والقاهرة - المطرية بطول ٢٥٥ كم ، وصان الحجر - المنزلة بطول ٣٠ كم ، والقاهرة - كفر الزيات بطول ١٢٠ كم ، والقاهرة - طنطا بطول ٩٥ كم ، والقاهرة المحلة الكبرى بطول ١٥٥ كم .
الطرق الملاحية فى الوجه القبلى : وتتركز فى الآتى :

× الطريق الملاحي القاهرة / أسوان من خلال نهر النيل ، بطول ٩٨٠ كم ، ويغاطس يتراوح ما بين ١.٨ متر ، ١.٨ متر .

× الطريق الملاحي ترعة الابراهيمية من القم حتى ديروط وملوى ، يغاطس يتراوح ما بين ١.٨ متر ، ١.٣ متر .

× الطريق الملاحي أسوان / وادى حلفا من خلال بحيرة ناصر ، بطول ٣٥٠ كم .

المراسى والموانئ الحالية على القنوات الملاحية :

× مراسى تديرها المحافظات : وهى مرسى المحلة الكبرى ، ومرسى المنصورة ، ومرسى كفر الدوار ، ومرسى اسنا ، وجميعها غير مستغل حاليا فى النقل المائى الداخلى .

× مراسى تستغلها جهات مختلفة وهى : مرسى طنطا ، ومرسى دمنهور ، وميناء أثر النبى ، ومرسى التبين النهري ، وميناء قنا النهري ، وميناء الأقصر ، وميناء أسوان ، وهى مستغلة جزئيا فى النقل النهري .

ثانيا : الوحدات الملاحية النهرية :

يعتبر وجود أسطول نقل نهري ، من المتطلبات الضرورية للنقل الداخلى فى مصر .

وفيما يلى عرض موجز لمختلف أنظمة تشغيل الوحدات الملاحية النهرية .

الوحدات ذاتية الحركة :

ولها قدرة على الحركة الذاتية مما يسهل سيرها وامكان استخدامها فى تلقى شحنات من السفن البحرية ، غير أنه يعيبها طول وقت الشحن والتفريغ ، كما أنها تحتاج لعدد أكبر من العمالة .

ولقد أمكن تقليل تكاليف العمالة بجعل الوحدة تجر صندلا أو صندلين خلفها .

- نظام الجر :

حيث يقوم جرار أو وحدة ذاتية الحركة بجر صنادل وبذلك يقل عدد الماكينات وكذلك عدد البحارة ، كما يمكن تقسيم القافلة وترك بعض

الصنادل للشحن ووضع صنادل أخرى بدلها بالقافلة ، ويعيب هذا النظام وجود كل وحدة تحت قيادة مختلفة واحتمال الاصطدام عند توقف إحدى الوحدات الأمامية فجأة ، كذلك زيادة المقاومة نتيجة اصطدام امواج الجرار الخلفية مع الصنادل وصعوبة الملاحة فى المنحنيات وضرورة عكس اتجاه القافلة السائرة مع التيار عند الرسو ، وهى عملية بالغة الصعوبة فى المجارى المائية الضيقة .

- نظام الدفع :

حيث يقوم دافع بدفع صنادل ، وهذه الطريقة تتلافى عيوب النظامين السابقين ، كما أن لها ميزة فنية حيث يمكن اعتبارها وحدة واحدة من الناحية الهيدروميكانكية لها نفس وزن الاذاعة لمجموعة الصنادل والذوايع . وتشكل هذه الطريق بالاشكال الآتية :

× صندل دافع مع صندل مدفوع وهو النظام المتبع فى مصر .

× صندل دافع صندلين مدفوعين ، إما فى خط واحد أو خطين متوازيين .

× دافع يدفع أربعة أو ستة صنادل فى مجموعة ٢×٢ أو ٣×٢ .

والمجموعة كلها تكون تحت إمرة رئيس البحارة لوجودها بكاملها أمامه ، غير أنه يعيب هذه الطريقة طول القافلة ، خصوصا فى المنحنيات .

أعداد الوحدات الموجودة فى مصر :

- قطاع نقل البضائع :

× اسطول النقل بالقطاع العام ٧٠٧ وحدة ، جملة حمولتها ٢٠٤٧٨٣ طن عند غاطس ١.٥ متر .

× اسطول شركة السكر ٢٣٦ وحدة ، جملة حمولتها ٥٤٢٧٣ طن .

× وحدات القطاع الخاص ٤٧٧ وحدة ، جملة حمولتها ١١٠٨٧٧ عند غاطس ١.٥ متر .

- قطاع نقل الركاب :

وحدات قطاع خاص عددها ٢١١ ، وجملة الأفراد المحمولة ٦٠٠٠ فرد .

- وحدات القطاع الحكومى (خدمات - مجالس مدن - وزارة رى - آثار - هيئة السد العالى) .

لنش عدد ١٥٤ ، وقاطرات عدد ٣٧ ، وصنادل آلية عدد ٧ ، وباخرة واحدة .

- وحدات قطاع عام غير عاملة في شركة النقل :
(المقاولون العرب - الأسمنت - الألمنيوم - الأسمدة العضوية - كفر الزيات) .

لنش عدد ١٦٦ ، وقاطرة عدد ٦١ ، وصنادل عدد ١٩ .
- وحدات شرطة المسطحات المائية :
عدد ٦٠٠ لنش .
- وحدات السياحة :

وعدها ٦٦ وحدة تتراوح بين أقل من ٥٠ راكب وحتى أكثر من ٢٠٠ راكب .

- وحدات خدمات لبحيرة المنزلة :

× نقل ركاب عدد ٦٦ وحدة ، تتراوح حمولتها بين ١٠ وأكثر من ٢٠٠ راكب .

× نقل بضائع عددها ٤٩٣ وحدة ، تتراوح بين ١ ، ٢٠ طن .

المعوقات الحالية للنقل المائي الداخلى

أولاً : المعوقات بالمجارى المائية :

تتمثل المعوقات كما تملحها ظروف المجرى فى التحديد لأبعاد الوحدات ، فى حين أن اقتصاديات التشغيل تتناسب طردياً مع زيادة الأبعاد ، إلا أن ذلك لا يمكن الأخذ به بصورة مطلقة ، حيث أن هناك قواعد فنية بين طول وعرض الوحدات .

ويمكن تحديد العوائق فى المجارى المائية على النحو الآتى :

المعوقات بنهر النيل :

- غاطس الوحدات : ، تتمثل المعوقات فى مجرى النيل من أسوان الى القاهرة فى قلة العمق فى الأجزاء الانتقالية بين المنحنيات فى ٣٠ موقعا جملة طولها ٥٠ كم .

- أبعاد الوحدات : وتتخلص فى أبعاد الأهوسة التى حددت بأبعاد ٨٠ × ١٦ م ، وهذا يكفى وحدات بأبعاد ٥ × ٧,٥ متر ، فى حين أن

الأبعاد الأكثر اقتصادا هى ٧٠ × ٩ متر .

- طول فترة دورة المرور فى الهويس ، مما يحد من عدد الوحدات المارة .

- حدوث نحر خلف الهويس ، مما يحد من استخدام الغاطس بسبب كشف فرش الهويس كما هو الحال فى هويس نجع حمادى .

معوقات الترع والقنوات :

وذلك لارتباط تصميم التربة بأعمال الرى دون النظر للملاحة ، ويتلخص فيما يلى :

- غاطس الوحدات : فحاجة الرى تنحصر فى تنظيم التصريف ، فى حين أن حاجة الملاحة تحتاج الى تنظيم الغاطس .

- أبعاد الوحدات : بالرغم من وجود علاقة بين مساحة الجزء الغاطس من الوحدات ومساحة القطاع المائى ، إلا أن الأمر يحتم فرض قيود بعدم زيادة الغاطس لمنع حدوث الاحتكاك بالقاع ، وكذلك عرض الوحدة لتلافى الحاجة لزيادة قوة الآلات زيادة غير اقتصادية .

معوقات موانئ الشحن والتفريغ :

ويتلخص فى عدم توفير رصيف لتراكى الوحدات ، وعدم توفير معدات الشحن والتفريغ الكافية ، وكذلك عدم توفير المخازن ومساحات التشوين مع عدم انتظام وسيلة النقل الوسيطة لتلافى عطل الوحدات والتكدس فى المخازن والشون .

ثانياً : معوقات الأسطول :

تبلغ وحدات الأسطول كالتالى :

نسبة التطوير	فعلى عام ٨٤/٨٢			فعلى عام ٨٥/٨٤			الشركة
	النسبة	جملة	غير آلى	آلى	جملة	غير آلى	
١١٠٪	٤١٧	١٥٨	٢٥٩	٤٥٧	١٧٨	٢٧٩	النقل النهري
٩٨٪	٣٨٤	١٣٣	٢٥١	٣٧٧	١٣٣	٢٤٤	النقل المائى
١٠٠٪	٢١٠	٢٤	١٧٦	٢١٠	٢٤	١٧٦	السكر
١٠٣٪	١٠١١	٣٢٥	٦٨٦	١٠٤٤	٣٤٥	٦٩٩	الجملة

وتبلغ اعداد الوحدات التى قاربت الخروج من الخدمة حوالى ٢٠٪

من الموجود حاليا ، حيث ان عمرها وصل الى ما يقرب من ٤٠ عاما .
وتتلخص المعوقات الخاصة بالاسطول فيما يلى :
نقص العمالة :

انخفضت عمالة التشغيل من ٣٥٨٦ عاملا عام ١٩٨٤/٨٣ الى ٣٥٤٣ عاملا عام ٨٥/٨٤ ، وادى ذلك الى الخفض من ٣.٥٤ رجل / وحدة الى ٣.٣٩ رجل / وحدة ، وهذا أدى الى توقف ما يقرب من ٥٠ وحدة يوميا على الأقل بنسبة ٥٪ من التشغيل . والأمر يتطلب ضرورة تدبير ١٥١٨ عاملا لتعويض هذا العجز ، وهو ما يمثل ٤٣ ٪ من الموجود حاليا ، ويجرى حاليا تكليف بعض المجندين لتعويض هذا العجز .

ورغم زيادة أجور عمال الوحدات بنسبة ١٠٪ عام ٨٥/٨٤ عنها فى عام ٨٤/٨٣ وزيادة متوسط أجر العامل سنويا ١٢٪ ، الا أن نصيب انتاجية الجنيه / أجر قد انخفضت بنسبة ٨٪ .

ورش الصيانة والعمرات :

ان احتياجات وحدات التشغيل من العمرات والصيانة تفوق طاقة الورش الحالية ، حيث يوجد عجز ٣٠ ٪ فى القزقات ، و ٤٨ ٪ من احتياجات الجلب والأعمدة والريش والدفع ، وكذلك وجود عجز بنسبة ٢٣ ٪ فى طاقة الورش حاليا لصيانة وعمرات المحركات .

ثالثا : معوقات التشغيل :

- معوقات تنظيمية :

تعطى الأولوية فى المجرى المائية - بحكم القانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٨٢ وقرار وزير الري رقم ٨ لسنة ١٩٨٣ - لأعمال الري ، مما يحد من قدرة قطاع النقل النهري على المساهمة فى اتخاذ اجراءات التطوير .

- ألقم التشغيل :

تفيد الاحصاءات ان هناك طاقة نقل غير مستغلة قدرها ٥٪ نتيجة عدم توفر القم التشغيل .

- ان أيام التشغيل المنتجة تصل الى ٢٥٥ يوما فى السنة بنسبة ٦٩.٩ ٪ ، كما تصل ساعات التشغيل اليومية الى ١٠ ساعات فقط ،

كذلك تحدد الحمولة بنسبة ٨٠٪ فقط لمعوقات الطريق ، وذلك بالاضافة الى عدم توافر مشحونات رحلة العودة بصفة منتظمة ، مما يقلل من اقتصاديات التشغيل .

معوقات ملاحية :

- الفاطس التصميمى لوحدات القطاع العام يتراوح بين ١٦٠ سم - ١٨٥ سم ، وكان العمق المائى فى النيل فى الأعوام السابقة يسمح بفاطس ملاحى قدره ١٥٠ سم ولكن فى العامين الاخرين انخفض الفاطس المتاح الى ١٢٠ سم ، و ١١٠ سم ، وبصفة خاصة فى المنطقة الحاكمة بين هويس بنجع حمادى وهويس أسيروط ، حيث يسود فاطس قدره ١١٠ لمدة ستة أشهر .

- المشاكل الملاحية فى ترعة النوبارية والمتنطة فى : تركيز تشغيل الطلمبات على طول الترعة نهارا ، وانهايارات الجوانب ، وعدم وجود التجانس بين انحدار القاع والانحدار الهيدرولى لسطح الماء .

- سوء حالة الأموسة وبصفة خاصة هويس ١٠١ ، وهويس المالح ، مما يعطل دورة الانتاج .

- عدم تحديد مجرى ملاحى بعمق مناسب مع وضع العلامات المميزة لهذا المجرى .

- كثرة الاعمال الصناعية التى تعترض المجرى الملاحية مثل الكبارى المتحركة والأموسة ذات السعة المحدودة ، وهناك فاقد فى الوقت يبلغ عدة ساعات فى انتظار العبور بخلاف وقت العبور . ومن أمثلة ذلك :

× يوجد على طريق القاهرة / الاسكندرية ٢٧ عملا صناعيا ، منها ٢٠ كوبرى ، و ٧ أموسة .

× يوجد على طريق القاهرة / اسوان ١٤ عملا صناعيا تتمثل فى : ١٠ كيارى ، منها ٥ علوية ، وأربعة أموسة .

× تبلغ طاقة الأسطول التى تتعطل بسبب الأعطال الملاحية حوالى ١٠٪ من طاقة الأسطول .

- كثرة الحوادث سواء كانت حوادث الشحط أو حوادث التصادم بين

الوحدات ، أو بقواعد الكبارى والأهوسة ، أو باجسام فى قاع المجرى الملاحى .

- عدم توافر موانئ نهوية فى مختلف المحافظات .

- الملاحه نهائية فقط ، اذ يقدر متوسط العمل بعشر ساعات فقط من الشروق للغروب .

- النقل من الموانئ ، اذ يقتصر حاليا على الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية ، ثم القاهرة / اسوان بطول ٩٨٠ كم .

- عدم التخلص من المخلفات التى أصبحت تشكل عائقا للحركة .

- عدم التنسيق بين شرطة المسطحات المائية وهيئة النقل النهري .

- عدم كفاية وفعالية نظم التدريب الحالية ، فبالرغم من أنه قد تم

انشاء المدرسة الثانوية الصناعية للنقل النهري بالتعاون مع وزارة

التربية والتعليم عام ٧٨ / ١٩٧٩ ، كما تم انشاء المعهد الاقليمى النهري

مع هيئة الامم عام ٧٦ - الا أن دورهما ما زال دون المطلوب .

- تطور الغاطس عام ٨٢ الى ١٩٨٦ :

أولا : الغاطس من أسوان الى قناطر الدلتا

خلال أشهر يناير ، فبراير ، مارس ١٩٨٢

مقارنا بعام ١٩٨٦

الشهر	اسنان / اسنا	نجع حمادى	اسيوط الدلتا
اسنان / اسنا	نجع حمادى	اسيوط	
١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢
يناير	١٣٠	١٣٠	١٣٠
فبراير	١٥٠	١٥٠	١٥٠
مارس	١٥٠	١٥٠	١٥٠

ومن هذا الجدول يتضح أن الغاطس السائد من أسوان الى قناطر

الدلتا خلال شهرى فبراير ومارس عام ١٩٨٢ كان ١٥٠ سم ، بينما

تراوح الغاطس فى عام ١٩٨٦ ما بين ١٤٠ سم حد أقصى و ١١٠ سم

حد أدنى :

٣١٦

ثانيا : الغاطس فى المنطقة من نجع حمادى الى

أسيوط خلال الفترة من أكتوبر ٨٢ الى مارس ٨٦/٨٥

١٩٨٢	١٩٨٥	١٩٨٦	النقص فى الغاطس عن
عام ٨٢	المعيارى ١٦٠ سم		
أكتوبر	١٣٠	١١٠	٢٠ سم
نوفمبر	١٣٠	١١٠	٢٠ سم
ديسمبر	١٣٠	١١٠	٢٠ سم
يناير	١٣٠	١١٠	٢٠ سم
فبراير	١٥٠	١١٠	٤٠ سم
مارس	١٥٠	١١٠	٤٠ سم

ومن هذا الجدول يتضح أن الغاطس فى المنطقة من نجع حمادى الى

أسيوط يتراوح ما بين ١١٠ سم و ١٥٠ سم ومنها ١١٠ سم لمدة ستة شهور فى السنة .

أثر التغيير فى الغاطس على الحمولة :

لتوضيح أهمية تأثير الغاطس فى النقل نعرض الجدول التالى :

تأثير الغاطس على حمولة الأساطيل

الغاطس	النسبة	حمولة المدفوع	حمولة الدافع	المجموع	النسبة	العجز
١٦٠	%١٠٠	٤٢٠	٣٥٠	٧٧٠	%١٠٠	—
١٥٠	%٩٣.٧٥	٣٨٦.٥٠٨	٣١٦.٢٧٨	٧٠٢.٧٨٦	%٩١.٢٧	%٨.٧٣
١٤٠	%٨٧.٥	٣٥٣.٥٧٥	٢٨٥.١٠٢	٦٣٨.٦٧٧	%٨٢.١٥	%١٧.٠٥
١٣٠	%٨١.٢٥	٣٢١.٢٣٣	٢٥٠.٧٦٦	٥٧١.٩٩٩	%٧٤.٢٩	%٢٥.٧١
١٢٠	%٧٥	٢٨٧.٧٣١	٢١٨.٠٠١	٥٠٥.٧٤١	%٦٥.٦٨	%٣٤.٣٢
١١٠	%٦٨.٧٥	٢٥٣.٨١٣	١٨٥.٧٥٤	٤٣٩.٥٦٧	%٥٧.٠٩	%٤٢.٩١

ومن هذا الجدول يتضح الآتى :

× عجز فى الحمولة حوالى ٩% عند غاطس ١٥٠ سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ١٧% عند غاطس ١٤٠ سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٢٦% عند غاطس ١٣٠ سم .

× عجز في الحمولة حوالي ٣٤,٥٪ عند غاطس ١٢٠ سم .

× عجز في الحمولة حوالي ٤٣٪ عند غاطس ١١٠ سم .

حالة المجرى الملاحي لنهر النيل :

- يتعرض المجرى الملاحي للتغيير سنويا ، الأمر الذي يؤثر على سير الملاحة وكفاءتها .

- عدم وجود مسار محدد للملاحة للوحدات النهرية ، مما ينتج عنه أن الملاحة تعتمد على كفاءة طاقم التشغيل ، وتعتبر ملاحة اجتهدية ، وكثيرا ما تواجه اختناقات في المجرى . كما أن المسار يقترب كثيرا من الجسور مما يؤثر عليها .

- عدم وجود مرافق النجدة والاتصالات اللاسلكية والرصد على امتداد المجارى أو نقاط للصيانة السريعة ، مما يؤثر على نسبة الأمان لتشغيل الوحدات النهرية ، وبصفة خاصة عند عطلها أو جنوحها أو تعرضها للحريق أو الفرق .

- حدوث انهيارات للجوانب وما يتبع ذلك من اختناقات في المسار الملاحي ، علاوة على التجريف والتطهير العشوائي للمجرى المائي .

- عدم وجود أجهزة مناسبة للإرشاد لتسهيل حركة الملاحة نهارا وليلا .

- عدم وجود موانئ ، بالمعنى العلمى والفنى على طول المسار الملاحي ، مزودة بوسائل الشحن والتفريغ ومحطات للتموين بالوقود والزيوت ، ومخازن لتشيون البضائع ، وملوى لرسو الوحدات للراحة .

- سعة الأهوسة محدودة وحالتها الفنية سيئة ، مما يؤثر على حجم وحموله الأساطيل المستخدمة ، كما يؤثر على مدة الرحلة ودورة التشغيل واقتصاديات النقل .

- علاوة على أن مواعيد فتح الأهوسة والكبارى المتحركة لا تتوافق مع مواعيد وصول وتدفق الوحدات ، مما يزيد من زمن العبور وزمن انتظاره .

رابعا : المعوقات للأعمال السياحية :

- عدم وجود المراسى الصالحة .

- عدم توافر نقاط المراقبة والانتقاذ .

- عدم وجود هيئة إشرافية لضمان سلامة الفنادق العائمة وتوفير

الأمين للركاب .

- تضارب الاختصاصات بين وزارتي الري والصحة فيما يتعلق بالصرف الصحي للفنادق العائمة ، إذ تشترط وزارة الصحة موافقة هيئة الشرب التي تقوم بطلب اعتماد عينات من التحاليل معتمدة من وزارة الصحة ، فى حين أن معاملها بالأقصر وأسوان قاصرة عن اظهار النتائج ، لذا تنقل العينات من الأقصر وأسوان الى القاهرة ، الأمر الذى يؤدى الى كثير من التعقيدات ، كما يشكك فى سلامة التحاليل .

دور النقل النهري فى النقل

أولا : نقل البضائع :

كان حجم النقل ١٣٥.٦ مليون طن عام ١٩٨٣ ، ومن المقدر أن يصل الى ١٧٧.٧ مليون طن عام ١٩٨٧ ، والى ٣٢٥.٢ مليون طن (حد أدنى) ، والى ٤٥٦ مليون طن (حد أقصى) عام ٢٠٠٠ .

وبدراسة توزيع هذا الحجم على الوسائل ، نجد أن الطرق عام ١٩٨٣ نقلت ٨٨.٤ ٪ من الحجم الكلى ، والنقل بالأنابيب ٤ ٪ ، والنقل بالسكك الحديدية ٤.٥ ٪ ، وبالنقل المائى الداخلى ٣.١ ٪ .

وفيما يلى بيان بالمنقول بالنقل النهري عام ١٩٨٣ :

١.٢١١ مليون طن مواد بترولية .

٠.٢١٢ مليون طن اسمنت .

٠.٨١٤ مليون طن لحم كوك .

١.٢٣٤ مليون طن مواد بناء ومواد تعدينية وفوسفات .

٠.١٥٢ مليون طن حبوب .

٠.٤٤٠ مليون طن سكر .

٠.١٤٠ مليون طن بضائع أخرى بإجمالى ٤.٢٠٨ مليون طن .

كما يوضح الجدول على الصفحة التالية حجم المنقول للسنوات ١٩٨٧ ، ٢٠٠٠ ، ومنه يتضح ان وسائل النقل المائى سوف تنقل ٣.٤ ٪ من حجم النقل لعام ١٩٨٧ ، ٢.٤ ٪ من حجم النقل العام ٢٠٠٠ (حد أدنى) ، ٢.٢ ٪ من حجم النقل (كحد أعلى) سنة ٢٠٠٠ ، وذلك على اساس الطن . فى حين أنها ستكون ٥.٥ ٪ سنة ١٩٨٧ ، و ٥.٥ ٪ سنة ٢٠٠٠ (حد أدنى) و ٥٠ ٪ سنة ٢٠٠٠ (حد أقصى) من الطن / كيلو متر .

إجمالي				النقل على الطريق				النقل بواسطة النقل المائي				النقل على السكك الحديدية				النقل باستخدام التوكبوس				الريشة
النسبة	طن	النسبة	طن	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	النسبة	طن كم	السنة
المئوية	٩.٠٠ x	المئوية	٦.٠٠ x	المئوية	٩.٠٠ x	المئوية	٦.٠٠ x	المئوية	٩.٠٠ x	المئوية	٦.٠٠ x	المئوية	٩.٠٠ x	المئوية	٩.٠٠ x	المئوية	٩.٠٠ x	المئوية	٦.٠٠ x	١٩٨٣
%١٠٠	٢٢.٧	%١٠٠	١٢٥.٦	٧٩.٧	١٨.١	٨٨.٤	١١٩.٩	٧.٥	١.٧	٣.١	٤.٢	٩٧	٢.٢	٤.٥	٦.١	٢.١	٠.٧	%٤	٥٤	
%١٠٠	٢٨.٥	%١٠٠	١٧٧.٧	٧٢.٦	٢٠.٧	٨٥.٧	١٥٢.٤	٩.٥	٢.٣	٣.٤	٦.١	٧.٤	٢.١	٣.٣	٥.٩	٦	١.٧	٥.٦	١٠.٠	١٩٨٧
%١٠٠	٣٢.٣	%١٠٠	٢٢٥.٢	٦٩.١	٣٦.١	٨٣.٦	٢٧٢.٠	٥.٥	٢.٩	٢.٤	٧.٧	٩.٢	٤.٨	٤.٣	١٤.١	١٦.٢	٨.٥	٩.٧	٣١.٤	٢٠٠٠
%١٠٠	٣٢.١	%١٠٠	٤٥٦.٠	٦٩.١	٤٩.٨	٨٣.٩	٢٨٢.٤	٥.٠	٣.٦	٢.٢	٩.٨	٩.١	٦.٦	٤.٢	١٩.٤	١٦.٨	١٢.١	٩.٧	٤٤.٤	٢٠٠٠
																				حافض

ثانيا : مساهمة النقل النهري فى نقل الركاب :

× النقل عبر بحيرة ناصر :

تنقل وسائل النقل النهري حوالى ١٠٠٠ الف راكب فى العام ، وهى تعمل على خط السد العالى / وادى حلفا ، وخط السد العالى / ابو سنبل ويعمل عليه مركبان وواحدة احتياطى .

× النقل ببخيرة المنزلة ، وبها :

٨٠ لنش حمولة من ٥ - ١٠ راكب .

١٩ وحدة حمولة من ١٠ - ٣٠ راكب .

١٨ وحدة حمولة من ٣٠ - ٥٠ راكب .

٢ وحدة حمولة من ١٠٠ - ١٥٠ راكب

٩ وحدة قطاع عام حمولة ١٥٠ راكب .

٨ وحدات حمولة من ١١٦ - ١٦٨ راكب .

وقد قامت بنقل ١٨٦٥٢٣ راكب عام ١٩٨٥ على خط المطرية / بور سعيد ، وخط المطرية / شادر عزام ، والمنزلة / صان الحجر ، والمنزلة / القوايطه ، وجملة المنقول حوالى ثلث مليون سنويا .

× اقليم القاهرة الكبرى :

يوجد خطان طوليان ، الأول شبرا الخيمة / الوراق / الجلاء ، ويعمل عليه ست وحدات ، والثانى : مصر القديمة / الجامعة / الجلاء ، ويعمل عليه أربع وحدات . وأما خطوط المعديات العرضية فهى خمسة خطوط : شبرا الخيمة / الوراق ، الساحل / امبابه ، الساحل / الوراق ، مصر القديمة / الجيزة ، امبابه / ابو الفدا . وجملة الركاب على الخطوط السبعة هى ٣٠٥٧٥ راكب فى اليوم ، بحجم ١٠ مليون رحلة سنويا ، تعادل ١ ٪ من جملة النقل بالقاهرة الكبرى .

ثالثا : السياحة ودور النقل النهري :

يعمل حاليا بالنيل ٧٠ فندقا عائما ، ويجرى حاليا دراسة انشاء فندقين عائمين سعة ١٢٠ راكب فى بحيرة السد العالى . ويوجد العديد من البواخر المرخص بها ، تحتوى على ٢٩٣٤ كابينة وبها ٥٩٠٦ سرير .

وتبلغ عدد الوحدات المملوكة للقطاع العام سبع ، منها أربع مملوكة لشركة ايجو ، وثلاثة مملوكة لشركة مصر للسياحة ، وفندق عائم مملوك لشركة مصر للسياحة تحت الانشاء .

اما الفنادق التى تحت الانشاء فيبلغ عددها ٢٤ فندق ، وعدد كباينتها ١٤٠٥ كابينة ، بها ٢٨١٠ سرير ، وبذلك تصل الطاقة الفندقية العائمة الى ٤٣٣٩ كابينة بها ٨٧١٦ سرير .

ويبين الجدول الوارد فى الصفحة التالية عدد أسرة الفنادق العائمة ونسب الاشغال واليرادات عن سنة ١٩٨٥ :

ومن المناسب الاشارة الى الزيارات التى يمكن ان يقوم بها السائح من خلال رحلته النيلية فى نهر النيل بين محافظات قنا والأقصر وأسوان وهى :

- نجع حمادى (قنا) : زيارة معبد دندره ومعبد ابيدوس ، ويتم الزيارة عادة بالأتوبيس أو السيارات .

- الأقصر : وتتوزع زيارة مدينة الأقصر بين عدة مزارات :

× زيارة معبدى الكرنك والأقصر .

× زيارة البر الغربى وتشمل عادة وادى الملوك وادى الملكات ومدينة حابو والتبلاء وحتشبسوت .

× زيارة متحف الأقصر .

× مشاهدة الصوت والضوء بالأقصر .

- اسنا : زيارة معبد اسنا .

- أدفو : زيارة معبد ادفو ، ويتم ذلك عادة بركوب عربات الحنطور .

- كرم أمبو : زيارة معبد كرم أمبو .

- أسوان : وتنقسم زياراتها الى عدة زيارات :

× زيارة جزيرة النباتات والجزر المحيطة وقبر اغاخان ، ويتم الزيارات بالمراكب الشراعية .

× زيارة السد العالى وخزان اسوان والمسلة الناقصة ومعبد فيلة .

× زيارة المتحف والقرية النوبية .

× زيارة الصوت والضوء وقصر الثقافة لمشاهدة الرقص النوبى .

بيان بعدد أسرة الفنادق العائمة التي تعمل حاليا سنة ١٩٨٥
ونسب الاشغال والايادات عن سنة مالية

الشهر	عدد الاسره	عدد الايام	نسبة الاشغال	الايادات جنيه مصرى	اجمالى ايراد الشهر بالجنيه المصرى	ملحوظات
يناير	٥٩٠٠	٣٠	%٧٥	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
فبراير	٥٩٠٠	٣٠	%٧٠	١٠٠	١٢٣٩٠٠٠٠	
مارس	٥٩٠٠	٣٠	%٧٥	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
ابريل	٥٩٠٠	٣٠	%٧٥	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
مايو	٥٩٠٠	٣٠	%٥٠	١٠٠	٨٨٥٠٠٠٠٠	
يونيه	٥٩٠٠	٣٠	%٣٠	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	ايادات الشهر تمثل فقط ٧٠٪ من
يوليه	٥٩٠٠	٣٠	%٣٠	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	اجمالى الايادات
اغسطس	٥٩٠٠	٣٠	%٣٠	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	وذلك لأعمال الصيانه
سبتمبر	٥٩٠٠	٣٠	%٤٠	١٠٠	٧٠٨٠٠٠٠	السنواتى والتي تمثل حوالى ٣٠٪
اكتوبر	٥٩٠٠	٣٠	%٦٠	١٠٠	١٠٦٢٠٠٠٠	
نوفمبر	٥٩٠٠	٣٠	%٧٥	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
ديسمبر	٥٩٠٠	٣٠	%٨٥	١٠٠	١٥٠٤٥٠٠٠	
الاجمالى	٧٠٨٠٠	٣٦٠	%٥٨		١١٨٢٣٦٠٠٠	

- أبو سمبل : زيارة معبد (أبو سمبل) وتتم عن طريق الطائرة أو الأتوبيسات والعربات .

× والمأمول أن يتم تحقيق رحلات نيلية بين أسوان (قرية شيراتون أمون) وأبو سمبل (قرية نفرتارى) فى بحيرة السد العالى .
وتجرى حاليا دراسة انشاء اثنين من الفنادق العائمة سعة كل منهما ١٢٠ راكب .

التطور المطلوب لجابهة احتياجات النقل

ويتضح مما سبق ان قطاع النقل المائى الداخلى يحتاج الى تطوير ، لكى يكون معدا لمواجهة الاحتياجات المستقبلية ، وحتى يسهم فى سد احتياجات النقل لمصر خلال السنوات المقبلة على نحو أفضل . مما يسهم به حاليا .

ان اية نظرة اقتصادية لقطاع النقل تشير الى ضرورة استخدام الوسيلة المناسبة والأقل تكلفة للنقل . ويأتى النقل المائى الداخلى فى المقدمة اذا ما أخذت تكاليف النقل فى الاعتبار ، اذ أنه يعتبر وسيلة مناسبة ومقبولة لنقل العديد من البضائع .

واذا نظرنا الى المكونات الأساسية للنقل المائى الداخلى ، فان هذا التطور المطلوب له يجب أن يشمل ثلاث نواح هى :

تطوير القنوات الملاحية والمجرى الملاحي

لنهر النيل

يستلزم تطوير القنوات الملاحية ، وضع خطة قومية تستهدف دراسة شبكة الطرق الملاحية كوحدة متكاملة ، وتوفير عمق مياه كاف بها على مدار العام يسمح بغاطس اقتصادى للتشغيل وحجم النقل ، وفقا لدراسة حديثة أعدها معهد بحوث الآثار الجانبيه للسد العالى . أما نهر النيل فيحتاج الى مشروع تطوير خاص به ، وذلك على النحو الآتى :

مشروع تطوير المجرى الملاحي لنهر النيل (بين أسوان وقناطر الدلتا) :

يعتبر مجرى النيل - من حدود مصر الجنوبية وحتى البحر المتوسط

- شريان حياة مصر ، وعلى ضفتيه يعيش معظم سكانها ، كما توجد حضاراتها القديمة ومعالم نهضتها الحديثة بشكل مكثف . الا أن المجرى المائى غير مستقر بطريقة علمية أو اقتصادية أو فنية .
ويتلخص الوضع الحالى للمجرى المائى للنيل وكفاحته النهرية ، فيما يأتى :

- أقصى غاطس مسموح به للسفن فى بعض أوقات السنة هو ١,٣٠ متر ، ترتفع الى ١,٨٠ قى بعض أوقات السنة ، وهذا يعنى تحديد حجم وحمولة ونوعيات السفن المارة ، مما يجعل تشغيلها غير اقتصادى أو ذا تكاليف مرتفعة . فضلا عن ضالة الحركة عليه وعدم انتظامها . كما تقوم وزارة الرى بين الحين والآخر بإصدار نشرة عن أقصى غاطس للسفن مسموح به خلال بعض الفترات .

- المجرى المائى لا يستخدم الا نهارا فقط ، لذلك يتضاعف الوقت الذى تستغرقه السفن فى قطع المسافات ، وتصل الى عشرة ايام للمسافة من أسوان الى القاهرة .

- عدم وجود موانئ بالمفهوم الحقيقى (فنى وعملى) للميناء على طول المجرى سواء كانت لخدمة المسافرين أم السياح أم البضائع ، ويترتب على ذلك صعوبات بالغة فى استخدام المجرى كوسيلة للنقل والتنقلات ، فضلا عن أن الموانئ الحالية تسببت فى اضطراب المجرى وحوادث جزر غاطسة بالقرب منها لان طريقة رسو السفن غير فنية .

- أدت حركة الملاحة الحالية العشوائية من أسطول النقل النهري - باستخدام مоторات بمراوح كبيرة وتسيير السفن بجانب جسور النيل - الى حدوث انهيارات لهذه الجوانب ، وظهور اختناقات فى المسار الملاحي ، مما يدفع الى التجريف العشوائى لتطهير المسار ، فتكون النتيجة زيادة اضطراب المجرى .

- عدم وجود مجرى ملاحي داخل نهر النيل بطريقة محددة فنيا أدى الى وجود صعوبات بالغة فى حركة السير وجذب السفن ، مما يضطر وزارة الرى الى صرف مياه زائدة عن حاجة الرى لتسهيل حركة السفن ، ومن ثم تضيق هذه المياه .

مشروع وزارة الري :

قامت وزارة الري (مركز البحوث المائية) ، بالاتفاق مع شركة كندية على عمل مشروع المسح الهيدروجرافى لنهر النيل وفرعيه دمياط ورشيد ، وذلك عن طريق رسم خرائط كنتورية لقاع النيل وجانبيه ، وكذلك للمجارى الضحلة الجانبية المبللة من مجرى النيل من « مسقة » السد العالى وحتى البحر المتوسط مروراً بقناطر الدلتا وفرعى النيل الرئيسيين دمياط ورشيد ، وكانت الاعمال المطلوبة كالاتى :

× عمل قطاعات عرضية على مسافات منتظمة عبر مجرى نهر النيل وعمودية عليه ، بواسطة جهاز الجس الصوتى ، والمسافة بين القطاعات مائتا متر ، وذلك لانتاج خرائط مقاس ١/٥٠٠٠ .

× عمل قطاعات لمجرى النهر بواسطة الجس الصوتى فى اتجاهى القطرين ، بين كل قطاعين عرضيين ، وذلك لانتاج خرائط مقاس ١/٥٠٠٠ .

× عمل قطاعات عرضية عبر مجرى النهر وعمودية على محور المجرى الرئيسى ، بمواقع الموانى النهرية والمنشآت الهيدروليكية (القناطر) ، فتكون المسافة بين القطاعات ٢٥ متر .

× عمل قطاعات طولية بالجس الصوتى ، بمقياس رسم ١ : ١٠٠٠٠ .

× ترقيم ورسم خط الشاطئ بالتفاصيل الغربية ، الى مسافة ١٥٠ متر على الخرائط النهائية ، بمقياس ١:١٠٠٠٠ .

أهداف المشروع :

كذلك فإنه من الناحية الاقتصادية ، يتحتم وضع خطة متكاملة لرفع كفاءة مجرى النيل ليكون نهراً ملاحياً من الدرجة الأولى ، بالأساليب العلمية واستخدام التكنولوجيا الحديثة ، لتحقيق أهداف المشروع التالية :

— تحديد المسار الملاحي داخل مجرى النيل من قناطر الدلتا وحتى أسوان بعرض ١٥٠ متر .

— يكون أقل عمق بالقناة الملاحية ٢,٦٥ متر لتسمح بفاطس سنن

قدره ٤ أمتار طوال العام ، سواء فى التصرفات المنخفضة أو العالية ويشترط عدم الاخلال بمناسيب المياه الحالية طوال العام . الأمر الذى يزيد من كفاءة تشغيل السفن وزيادة حمولتها ، كما يخفض التكلفة .

— وضع شمندورات عائمة ومتحركة ، تكون مضاعة ذاتيا ليلا ، الأمر الذى يسهل حركة الملاحة نهارة وليلا ، مما يخفض الوقت الى الثلث تقريبا ، ويرفع كفاءة الحركة على طول المجرى .

— اقامة نقط ارشاد للاتصالات السلكية لاستخدامها فى مراقبة حركة المرور وسرعة النجدة فى وقت الطوارئ ، كالحرائق والجنوح وغيرها من المشكلات .

— اقامة موانى من الدرجة الأولى على طول المجرى ، تكون مشتملة على جميع المرافق كصالات المسافرين والكافتيريات وفنادق وحمامات سياحة ونواد ليلية ، ويكون ملحقا بها مرافق الشحن والتفريغ للبضائع ومخازن للتموين والمواد البترولية والاصلاحات البسيطة ومقر للشرطة النهرية ومبنى لرسو السفن .

على أن تدعم هذه الموانى بالطرق التى تصلها بعواصم المحافظات وذلك لتنشيط السياحة الداخلية والخارجية ونقل البضائع والمسافرين ، مما يخفف الضغط على الطرق الأخرى ، ويؤدى الى مزيد من الجذب السياحى الداخلى والخارجى .

— حماية جوانب المجرى من الانهيارات ، سواء بسبب الملاحة الحالية العشوائية أو بأسباب أخرى ، حفاظا على المجرى الملاحي ، ومنعا للاختناقات وتعطل سير الملاحة ، وصرف مياه زائدة عن حاجة الري .

الأعمال المطلوبة للمشروع ومواصفاتها :

القناة الملاحية :

تحدد وتسوى قناة ملاحية بعرض ١٥٠ متر داخل مجرى النيل ، بأدنى عمق ٢,٦٥ ، طوال العام ، مع المحافظة على مناسيب النهر الحالية المقابلة للتصرفات المنخفضة والعالية ، وكذلك على فروق التوازن المسموح بها على القناطر الكبرى المقامة على النهر ، وهى اسنا ونجع

حمادى وأسبوط ، وكذلك على طول المجرى ، مع المحافظة على انحدارات المياه الحالية .

الشمندورات:

توضع على جانبي المجرى الملاحي شمندورات عائمة وسهلة الحركة مع ارتفاع وانخفاض المناسيب ، على أن تكون من النوع المضاء ذاتيا ليلا ، وتحدد أماكن هذه الشمندورات على مسافات متقاربة ، لتساعد على ارشاد السفن داخل المجرى الملاحي المحدد ، ويوضع بعضها حول الجزر الغاطسة ، وأمام الأماكن الهامة ، وحول الموانى ، على أن تكون سهلة الصيانة وغير قابلة للسرقة أو الكسر .

الموانى النهرية :

يبلغ طول مجرى النيل بين قناطر الدلتا وأسوان ٩٥٤ كيلو متر نهريا ، وتقع عليه ٩ محافظات . أما اطوال مسافة النهر داخل كل محافظة ، فهي على النحو الآتى :

محافظة أسوان	ويبلغ طول النهر داخليا	١٥٣ كيلو متر
محافظة قنا	”	٢٢٧
محافظة سوهاج	”	١٢٢
محافظة أسيوط	”	١٢١
محافظة المنيا	”	١٤٠
محافظة بنى سويف	”	٨٤
محافظة الجيزة	”	٦١
محافظة القاهرة	”	٣٢
محافظة القليوبية	”	١٤

ومن أجل الاستخدام السياحي والملاحي بكفاءة تامة ، لابد من اقامة عدد من الموانى النهرية من الدرجة الاولى ، بمعدل ميناء داخل كل محافظة ، وتزود جميع الموانى بالمرافق اللازمة لخدمة السياح ، كصالات الانتظار للمسافرين ونوادى الترفيه المحلى ، وشبكة طرق لربطها بعاصمة المحافظة ، ومخازن للبضائع والتموين ، ووقود السفن والاصلاحات الطفيفة ، ومراكز للشرطة النهرية ، ومراقبة حركة السفن والارشاد بالطرق الحديثة ، على أن تكون هذه الموانى صالحة لاستقبال السفن ذات الغاطس ٦,٠ أمتار ، وأن تزود بأوناش التفريغ والتحميل ،

بالنسبة لسياحة السيارات ، وتسهيل حركة الشحن والتفريغ للبضائع . ولاشك أن وجود الموانى بالقرب من عواصم المحافظات سوف يدفعها الى استكمال مرافقها اقتصاديا وسياحيا .

مراسى الدرجة الثانية :

تباعدت المسافات بين المحافظات ، لذلك يلزم اقامة ٦٠ مرسى من الدرجة الثانية - بمعدل واحد كل ٥٠ كيلومتر - لخدمة خدمات السياحة الواقعة بين عواصم المحافظات ، وكذلك لخدمة السياحة الترفيهية كاستخدام القوارب واللنشآت النزهة والمساعدة على ربط مدن المحافظات بعضها ببعض ، وكذلك اقامة مراسى صغيرة لخدمة وتنشيط سياحة الرياضة والصيد ، وغيرهما .

منشآت حماية جوانب المجرى :

توجد عوامل كثيرة - كآثر غير مباشر من الآثار الجانبية للسد العالى - تؤدي الى « تهاليل » جوانب مجرى النيل على طول المسافة بين اسوان والبحر المتوسط . وتتلخص هذه العوامل فيما يلى :

- انقطاع ظاهرة الفيضان التى كانت تسبب ارتفاع وانخفاض المناسيب فى دورة سنوية ، الأمر الذى كان يؤدي الى تماسك طبقات المواد المكونة للجسور طول العام .

- انعدام صيانة جوانب المجرى ، وجفافها تماما بعد انشاء السد العالى .

- زيادة حركة الصرف المباشر من الاراضى الزراعية الى النهر مباشرة .

- حركة الملاحة العشوائية واقتربها من الجسور ، مما يحدث بها « نبضات » كبيرة تؤدي الى انهيارات شديدة على الجانبين .

- استخدام السفن الحالية لموتورات بمراوح كبيرة تسبب جرف وسحب الجسور غير المتناسكة الى الماء ، فضلا عن استخدام سرعات عالية تسبب موجات عرضية ، مما يزيد الحالة سوءا .

- سوء استخدام الارض الزراعية وتجريفها ، مما يؤدي الى انهيار الجسور .

- اقامة المنشآت على جانبي المجرى بطريقة عشوائية تزيد من فقدان الجسور لحالة توازنها .

وقد بلغت أطوال جوانب المجرى - التى انهارت ولا تزال تنهار حتى الآن - حوالى ٤٠٠ كيلو متر على طول المسافة بين أسوان وقناطر الدلتا ، ويلزم عمل المنشآت والأعمال الصناعية اللازمة لحماية الجسور وتآدية وتليفتها بكفاءة عالية ، وإزالة كل أسباب « التهايل » ، مما يحافظ على توازن المجرى وثبات مساره الملاحي ، وعدم حدوث اختناقات ملاحية .

نقط المراقبة والإرشاد والنجدة :

يلزم لحماية المجرى وتسهيل حركة الملاحة ، إقامة نقط للإرشاد اللاسلكى والاتصالات على طول المجرى ، لمراقبة سير السفن وسرعتها ونجدها فى حالات الطوارئ بسرعة كافية .

وقد أتم معهد بحوث الآثار الجانبية للسد العالى الدراسات والبيانات والمسح الجرى والمسح النهري ، ولم يبق إلا دراسة الجدى الاقتصادية للمشروع .

كما قدمت الحكومة الهولندية منحة لتطوير النقل النهري بقيمة إجمالية ٦ ملايين فلورين ، وتمت الموافقة عليها من الجهات المعنية .

وتتضمن المنحة :

× وضع خطة للتطوير الأصلية المتوسطة لفترة من ٥ - ١٠ سنوات .
× تنفيذ برنامج عمل من ٢-٣ سنوات يتضمن تحضير وتنسيق الإشراف على مشروعات التطوير .

× تنفيذ مشروعات التحسين التى تشمل :

- إنشاء قسم للمسح الهيدروغرافى .

- إنشاء وحدات صيانة للأهوسة .

- دراسات فى تصميم المشروعات النهرية .

وتم الاتفاق مع الجانب الهولندى على :

× تحسين الملاحة بترعة النوبارية عن طريق تطوير تشغيل الأهوسة .

× ميكنة وسائل الشحن والتفريغ بالموانئ الداخلية .

وستقوم هيئة النقل المائى الداخلى باختيار ميناء أو مينائين

كمشروع رائد ، وعمل الترتيبات اللازمة لتطويرهما .

تطوير الأسطول

- الارتباط فى التشغيل بنظام المجموعة المكونة من دفاع طول ١٢ متر وعرض ٧.٥ امتار وغطاس ١.٢ متر وقدرة ٤١٠ حصان وصندلين طول كل منهما ٤٨ متر ، وعرض كل منها ٧.٥ متر وغطاس تصميمى ١.٤٥ متر ، لما له من ميزات على التركيبات الأخرى .

- ضرورة بناء عدد من الصنادل تصمم لبعض الأعمال الأخرى مثل :

× نقل الحاويات .

× نقل المواد الترميمية الصب .

× نقل الاسمنت الصب .

× نقل البوتاجاز وثلاجات نقل المواد الغذائية وبصفة خاصة الأسماك .

* أحداث تطوير جدى فى نوعية أطقم التشغيل لجذب عناصر مؤهلة ، يمكنها استيعاب الأجهزة الحديثة كالأرصاد واللاسلكى .

تطوير التشغيل

- تطوير الموانئ كما وكيفا لمجابهة أعمال النقل وأنشطة السياحة ، ومن بين هذه الموانئ :

× ميناء أثر النبى الذى شغل حاليا بمشاحنات النقل البرى دون النقل النهري .

وتقوم هيئة النقل المائى حاليا بإجراء الاتصالات لإخلاء الميناء واستخدامه فى تحقيق أغراضه الأساسية .

× ميناء أسوان فانه يلزم تطويره لخدمة كافة البضائع ، نظرا لعدم استعماله حاليا إلا لخام الحديد .

× ميناء الأقصر وميناء قنا حيث لم يستخدم منذ انشائهما حتى الآن .

والتطوير المطلوب بالنسبة للموانئ بصفة عامة ، يقتضى ضرورة إجراء الآتى :

- حصر الأوضاع الحالية والمستقبلية ، وأجراء دراسات جدوى لاعادة استخدامها فى تحقيق اهدافها .

- انشاء شركة أو أكثر للشحن والتفريغ .

- تعميم انشاء الموانى فى المحافظات التى تقع بجانب المناطق الصناعية .

- سرعة استغلال ميناء النهضة كامتداد جمركى وتزويده بالأوناش اللازمة .

- الاهتمام بالموانى النهرية العامة وتزويدها بمعدات المناولة والتخزين .

- دراسة امكان دخول الوحدات النهرية لمينائى الدخيلة ودمياط ، وتطوير ترعة الاسماعيلية وربطها بقناة السويس ، لربط مينائى بور سعيد والسويس بالملاحة النهرية ، وذلك بوصلة ملاحية خارج مدينة الاسماعيلية حتى يمكن استغلال هذين المينائين فى نقل بضائعهما .

- تشجيع نقل المواد المفرغة على الخطاف بسوانى الاسكندرية وبورسعيد بواسطة النقل النهري .

تأمين الملاحة وزيادة كفاءتها :

- تزويد المجموعة الملاحية بأجهزة الرادار اللاسلكى والكشافات اللازمة للملاحة الليلية ، وتزويد الأهوسة بالاضاءة واطقم التشغيل اللازمة للعمل ٢٤ ساعة بما يضاعف انتاجية التشغيل .

- اقامة نقط للإرشاد على طول المجرى مزودة بأجهزة الاتصال اللاسلكى للالتقاء عند اللزوم .

- ضرورة التوسع فى انشاء الأحواض الجافة لزيادة كفاءة صيانة الوحدات .

التوصيات

وفى ضوء هذه الدراسة وما دار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات ، يوصى بالآتى :

أولاً : توصيات عامة :

* وضع تنظيم يكفل المزيد من التكامل والتنسيق بين وزارات الري والنقل والكهرباء ، بما يكفل الاستغلال الامثل لنهر النيل وباقى المجرى المائية المناسبة للنقل المائى الداخلى وبما لا يخل بوظيفتهما الأصلية الخاصة بالرى .

مع ما يقتضيه ذلك من اعادة النظر فى التشريعات المتعلقة بالنقل المائى الداخلى بما يخلصها من أى تعارض أو لبس ، وبما يحقق لمرافق النقل المائى الداخلى الانطلاق والعمل بالكفاءة المرجوة .

ثانياً : توصيات مباشرة :

فى شأن المجرى الملاحية :

* التنسيق مع قطاع الري لدراسة تحقيق العمق الكافى للمياه بنهر النيل وباقى المجرى المائية الملاحية - حسبما جاء بهذا التقرير - وبما يناسب غاطس الوحدات المائية لتعمل بكامل غاطسها بكفاءة تامة على مدار العام .

* تحديد المجرى الملاحية بالأجهزة والعلامات الملاحية النهارية والليلية بعرض مقداره ما بين ١٥ ، ٢٠٠ متر .

* التخلص من الأعمال الصناعية التى تعترض بعض المجرى الملاحية ، وتحد من سير الوحدات المائية وكفاءتها مثل الكبارى المتحركة واحلال كبرى علوية بدلا منها بعد اجراء دراسات الجدوى الضرورية .

* تطوير الأهوسة واحلال أهوسة ذات أبعاد مناسبة لابعاد الوحدات المائية .

* كهربة فتح وغلق الأهوسة وتحسين مداخلها ومخارجها لتقليل زمن الدورة الكاملة لتشغيلها ، واتخاذ الاجراءات التى تكفل عملها ليلا ونهارا .

* أن تتضمن الخطة الخمسية القادمة وما يليها تحديد هدف قومى لحجم النقل المائى الداخلى بنسبة معينة على ضوء المصلحة الحقيقية للاقتصاد القومى تلتزم بها الأجهزة المختلفة بما فيها القطاع الخاص .

وتقوم على أساس دراسة اقتصاديات الشحن بالنقل بهذه الوسيلة مقارنا بوسائل النقل الأخرى وفق المعايير الفنية المتعارف عليها وتقدير الاعتبار المتغيرة ، خاصة وأن التكنولوجيا المرتبطة بهذه الوسيلة تعتبر من التكنولوجيات البسيطة ، كما تتوافر محليا الخبرات وبعض المواد الخام اللازمة ، ويرتبط بذلك انشاء بعض صناعات محلية خادمة لهذه الوسيلة .

ويمكن التركيز فى المرحلة الأولى للخطة على النيل وفروعه الرئيسية فقط ، ثم تتدرج الخطط التالية للاخذ بالتطوير المطلوب .

ويقتضى هذا التأكيد على أمرين :

- أهمية الدور الذى يجب أن يقوم به جهاز تخطيط النقل - التابع لوزارة النقل والذى يشرف على كافة وسائل النقل - فى تحديد الأولويات بالنسبة لوسيلة النقل المائى على ضوء ما يجريه من دراسات اقتصادية وفنية ويتخذ من قرارات .

- سرعة الانتهاء من الدراسات التى أجرتها وتجريها الأجهزة التابعة لوزارة الري - والمشار إليها بالتقرير - وذلك حتى يمكن أن تأخذ طريقها للتنفيذ ، إذ لوحظ أنه قد مضى على بعضها وقت طويل رغم انتهائه وتوافر تمويله ولم يأخذ طريقه للتنفيذ (من ذلك دراسة معهد الدراسات الجانبية للسد العالى) .

* اتخاذ الاجراءات التى تكفل التغلب على ظاهرة كشف فرش بعض الأموسة نتيجة لعوامل النحر خلفها .

فى شأن الوحدات المائية :

* تحديد الأبعاد المناسبة للوحدات المائية وخاصة الغاطس بما يمتشى والأعماق السائدة بالمجارى الملاحية وبناء الوحدات المائية الجديدة طبقاً لهذه الأبعاد .

* تجهيز الوحدات المائية بمستلزمات الملاحة الآمنة والليالية ، من رادار ولاسلكى وانوار كاشفة وغيرها .

* التوسع فى استخدام القوافل المائية بنظام الدفاع ، والعمل على استخدامه لأكثر من مدفوع واحد .

فى شأن الموانئ والمراسى النهرية :

* تجهيز المراسى النهرية العامة بالمعدات الحديثة للشحن والتفريغ وبما يتناسب وحجم ونوعية البضائع المتداولة لكل مرسى . مع تدبير مخازن وساحات التشوين بها .

* ضمان وصول وسيلة النقل الوسيطة (سكة حديد أو نقل برى) الى مختلف المراسى ببسر ، مع العمل على ضمان انتظام وصول هذه الوسيلة الوسيطة فى الوقت المناسب لتلافى عطل الوحدات المائية أو التكدس فى المخازن أو الشون .

* أثبتت الممارسة الفعلية أن أهم العقبات أمام النقل المائى الداخلى هو ما يصاحب عمليات التفريغ والشحن من صعوبات ، ومن ثم يتعين ضبطهما بوضع برامج ونظم متطورة تواجه هذه الصعوبات متعا من الفاقد ، وهذا يقتضى اعطاء أولوية لإنشاء سلاسل من المخازن والشون وخاصة للاستعمال ليلا .

فى شأن اعمال البناء والاصلاح والصيانة للوحدات المائية :

* تعزيز ترسانات بناء الوحدات المائية بالقرقات ذات الطاقات المناسبة لتوفير الصيانة لتلك الوحدات .

* تعزيز قرقات الاصلاح لمقابلة الحاجة الى الاصلاحات واعمال الصيانة واعمال الكشف والتفتيش على مختلف الوحدات المائية .

فى شأن بعض المجارى الملاحية :

* اعادة استخدام قرعة الاسماعيلية كطريق ملاهى من الدرجة الاولى ووصلها بقناة السويس لخدمة مينائى بورسعيد والسويس ، ومنطقة سيناء .

* سرعة الانتهاء من الدراسات والمشروعات اللازمة لوصول ميناء دمياط الجديد بالقاهرة عن طريق فرع دمياط . وكذلك ربط قرعة النوبارية بميناء الدخيلة .

فى شأن التلوث :

* تزويد كافة الوحدات المائية بأجهزة معالجة المخلفات .

* تطبيق القانون القائم بحزم ، فى احكامه الكفاية ، وهذا يستلزم بالضرورة مواجهة معوقات التنفيذ التى يرجع أغلبها الى الاحكام الروتينية الجامدة .

* اختيار بعض المراسى فى مواقع مناسبة وتزويدها بمحطات صرف حتى لتفريغ المخلفات بالوحدات المائية بها .

فى شأن الأمن والأنتقاذ :

* العناية بتزويد الوحدات المائية وخاصة نقل الركاب بكافة معدات الامان من الغرق أو الحريق ، مع الاهتمام بصفة خاصة بسلامة

الصنادل والوحدات الملوكه للامالى والتي تعمل فى نقل الركاب والبضائع ، وخاصة بترعة الاسماعيليه .

* انشاء نقطة مجهزة بأجهزة لاسلكية وتزويدها بلنشات سريعة للانقاذ السريع ، وقاملت نهريه للانقاذ والشحن والقطر ، بالاضافه الى لنشات اطفاء الحريق .

وفى هذا المجال لابد من التنسيق مع شرطة المسطحات النهريه ، بحيث يستفاد استفادة قصوى من الأسطول الكبير من الزوارق التى لديها .

فى شأن النقل السياحى :

* الاهتمام بالمراسى اللازمة لخدمة الوحدات السياحية وخاصة فى المناطق السياحية الهامة ، ومدها بشبكات المياه والكهرباء والصرف الصحى والتليفونات ومحطات الوقود وياقى الخدمات الضرورية .

فى شأن الملاحة ببجيرة السد العالى :

* ضرورة تطوير وحدات النقل النهري من أسوان وادى حلفا لتكون صالحة للعمل فى البحيرة ، بحيث تكون ذات غاطس كبير يناسب طبيعة البحيرة .

* ضرورة ايجاد وسيلة مناسبة لصيانة واصلاح الوحدات المائية التى تعمل بالبحيرة كوحدات هيئة وادى النيل للملاحة النهريه وهيئة السد العالى ووحدات صيد الأسماك .

* تطوير ميناء السد العالى وميناء وادى حلفا لمواجهة زيادة الحركة المنظورة بين مصر والسودان وكذا وحدات الركاب الجديدة .

فى شأن الأجهزة الحكومية :

* يتعين على أجهزة الحكومة ان تتولى نقل المحاصيل الزراعية والسلع الغذائية ذات الحجم الكبير عن طريق النقل المائى الداخلى حتى تكون قنوة تشجع المواطنين على استعمال هذه الوسيلة الارخص تكلفة .

فى شأن نقل الركاب باقليم القاهرة الكبرى :

* دعم أسطول نقل الركاب بالاقليم ، مع اختيار الوحدات النهريه الأكثر سرعة وراحة ، وتزويدها بكافة معدات الامان وينظام اللاسلكى .

* توفير اماكن كجراج للوحدات خارج وقت التشغيل ، مزودة بوحدات تموين بالوقود والقيام بأعمال الصيانة .

* العمل على مزيد من التكامل بين خدمة النقل النهري وخدمات النقل البرى بمواقع المراسى ، بما يؤمن رحلات الركاب دون اضطراهم الى السير لمسافات طويلة فيما بينها .

فى شأن العمالة والتدريب :

* وضع خطة تدريب متكاملة للتخصصات المختلفة تقوم على اساس نظام تعليمى أو تدريبي متدرج ، على أن يواكبها نظام للحوافز يشجع على العمل فى هذا القطاع .

* العمل على ايجاد عمالة مدربة لطاغم السفن - من الميكانيكيين والبحارة - بصفة مستمرة - مع تدريب الاطقم الحالية على انظمة التشغيل المستحدثه ، وذلك بتدعيم نور الادارة المركزية للتدريب ، لسد احتياجات شركتى النقل النهري والنقل المائى وشركة السكر ، وكذلك احتياجات القطاع الخاص من العاملين فى التخصصات المختلفة . مع الاهتمام بتحسين احوال العاملين بالوحدات النهريه : ماديا واجتماعيا وثقافيا .

وفىما يلى بيانات توضحها الجداول التالية حول توزيع الأعمال الصناعية على المجارى الملاحية وقائمة بالوحدات العاملة فى قطاع نقل البضائع وقطاع نقل الركاب .

جدول رقم (١)

توزيع الأعمال الصناعية على الطريق الملاحي
القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح البحيرى ترعة
النوبارية

اسم المجرى	المسافة		الطول بالكيلو متر	عدد الأعمال الصناعية		
	من	الى		أهوس	كبارى	المجموع
الرياح البحيرى	فم الرياح	فم النوبارية	٨٢٠٠	٢	٤	٦
ترعه النوبارية	فم النوبارية	فم المالح	١٢٢٠٠	٥	١٦	٢١
	المجموع		٢٠٤٠٠	٧	٢٠	٢٧

جدول رقم (٢)
بيان موقع الأعمال الصناعية ومواصفاتها للطريق الملاحي
القاهرة / الاسكندرية (الرياح البحري - النوبارية)

م	الموقع بالكيلو متر	بيانات العمل الصناعي		
		اسم العمل الصناعي وقوته	سعة الفتحة الملاحية أو مقاسات	عدد مرات الفتح اليومي
١	٠٠٠,٠٠٠	هويس فم الرياح	حوض واحد ١٦×٧٠م	٥
٢	٦,٤٠٠	كوبرى تــــلا	فتحة واحد ق ٣ متر	٣
٣	٤٠,٠٠٥	خطاطبة	علــــى	٣
٤	٤٢,٢٦٠	هويس الخطاطبة	حوض واحد ١٦×١٩م	٤
٥	٥١,٨٥٠	كوبرى كفر داود	علــــى	٣
٦	٧٣,٥٠٠	كوبرى المطرية	"	٣
٧	٨٢,٠٠٠	هويس فم النوبارية	حوض واحد ١٦×١١م	
٨	٨٤,١٠٠	كوبرى (س. ل)	علــــى	
٩	٨٨,٦٠٠	كوبرى	"	
١٠	٩٢,٠٥٠	"	"	
١١	١٤,٣٠٠	"	"	
١٢	١٦,٧٠٠	"	"	
١٣	١٠٥,٩٠٠	"	"	
١٤	١١١,٥٠٠	هويس	حوض واحد ١٦×١١م	
١٥	١٢٢,٧٠٠	كوبرى	علــــى	
١٦	١٢٤,٠٠٠	"	"	
١٧	١٣٩,٥٠٠	"	"	
١٨	١٤٢,٨٩٠	هويس	حوض واحد ١٦×١١م	

بيانات العمل الصناعى				الموقع بالكيلو	م
المجرى الملاحى	عدد مرات الفتح اليومية	سعة الفتحة الملاحية ومقاسات الهويس	اسم العمل الصناعى وقوته	متر	
		عـــــــــــــــــوى	كويــــــــرى	١٤٧,٨٥٠	١٩
		”	”	١٥٦,٨٥٠	٢٠
		”	”	١٧١,٦٠٠	٢١
		”	”	١٨١,٤٠٠	٢٢
الوصلة		حوض واحد ١١٠×١٦ م	هويســـــــــ	١٨٦,٠٠٠	٢٣
الملاحية		حوض واحد ٥٥×١٦ م	كويــــــــرى	١٨٩,٠٠٠	٢٤
الترعة		على التوازي	”	١٩٥,٠٠٠	٢٥
النواريه			”	٢٠٣,٠٠٠	٢٦
			هويس المالح	٢٠٤,٠٠٠	٢٧

جدول رقم (٣)
توزيع الأعمال الصناعية على الجارى المختلفة للخط الملاحى

عدد الأعمال الصناعية			الطول كم	المسافة		الجزء
المجموع	كجارى	أموسة		الى	من	
٦	—	٦	٥	مدينة اسوان	امام الخزان	القبيلى
٧	٤	٣	٩١٥	كفر الطو	مدينة اسوان	الأسسط
٥	٥	—	٣٥	وملة بولاق	كفر الطو	منطقة القاهرة
١	١	—	٢٥	القناطر الخيرية	وملة بولاق	البحرى
١٩	١٠	٩	٩			مجموع

جدول رقم (٤)
بيان مواقع الاعمال الصناعيه ومواصفاتها

م	الموقع باكيلو متر	بيانات العمل الصناعى			المجرى الملاحي
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعة الفتحة الملاحيه او مقاسات الهويس بالمتر	عدد مرات الفتح اليه	
١	٠٠٠.٠٠٠	ادرسه خزان اسوان	عدد ٦ احواض مثاليه ٨٠.٠٠ x ٩٥٠	-	نهر النيل
٢	١١٦.٠٠٠	كوبرى الدقى	٢ فتحات عرض ٥٠٠ متر	علوى	
٣	١٩٩.٠٠٠	هويس اسنبا	حوض واحد ١٦ x ٨٠.٠٠		
٤	٢٩١.٠٠٠	كوبرى قنبا	٣ فتحات عرض ٥٠ متر	علوى	
٥	٣٤٠.٠٠٠	كوبرى نجع حمادى	فتحتان كل منها ٢٠.١٥	٣	
٦	٣٥٤.٠٠٠	هويس نجع حمادى	حوض واحد ١٦ x ٨٠.٠٠		
٧	٤٤٨.٠٠٠	كوبرى سوهاج	فتحتان كل منها ٢٠ مترا	٣	
٨	٥٤٦.٠٠٠	هويس اسيوط	حوض واحد ١٦ x ٨٠.٠٠	٥	
٩	٩٣٥.٠٠٠	كوبرى المرازيق	فتحه واحده ٨٦.٠٠ مترا	علوى	
١٠	٣٥٤.٠٠٠	كوبرى الجيزه	تحت الانشاء	"	
١١	٩٥٥.٥٠٠	كوبرى الجامعه	فتحتان ٨٠ مترا	"	
			سعه ٥٠ مترا		
١٢	٦٥٦.٨١٥	كوبرى الجلاء	فتحتان كل منها ٢٢ م	١	جارى تغييره بكوبرى علوى
١٣	٦٥٦.٣٠٠	كوبرى الزمالك	فتحتان كل منها ٢٢ م	٢	
١٤	٦٦١.٠٥٠	كوبرى امبابه	فتحتان كل منها ٢٧ م		
					" " "

جدول رقم (٥) بيان الوحدات العاملة

قطاع نقل البضائع:

عدد ونوعيات وحمولات صنادل شركات النقل المائي والنهرى وهما الشركتان التابعتان للقطاع العام

نوع الوحدة	اسطول النقل المائي					اسطول النقل النهرى				
	العدد	اجمالى الفترة بالحصان	اقصى غطاس	الحمولة الكلية (طن)		عدد	اقصى غطاس	الحمولة الكلية (طن)		
				عند اقصى غطاس	عند غطاس ١.٥ متر			عند اقصى غطاس	عند غطاس ١.٥ متر	
صنادل مزبوجة :										
- البضاعة الصب الجافة	٥٠	٣٣٠٠٠	٦.٦	٦٦٨٥	٦٠٩٦٣١	٥٠	٦.٦	٦٠٨١	١٥١٣٠	٨٤١٥٧
- " المساطح	٤	٧٨١	٧.١	٨١٣١	٥٠٠١	٤	٧.١	٧٠٧١	١٤١٠	
- " المختلطة	٦١	٨٨٤٨	٧.١	٦٦٨٥	٥٠٨٤٣	٣٥١	٧.١	٦٠٧٦	٥٣١٠٠	
صنادل مفردة :										
- بضاعة صب جافة	٨١١	٣٨١٨		٧٨٣٨٥	٧٨٥٩٤	٨٣		٣٨٣٠١	٥٠٤٦	
- صهاريج	٦٠	٣٣٠٠		٦٧٨١	٦٤٣٤١	١٣		٣٠٨٥	٥١١٥	
مواقع بنون قوى جر :										
- البضاعة الصب الجافة										
- صهاريج										
- قاطرات										
اجمالى	١١٤	٧٦٤٤١		٦٨٦٨٣١	٧٨٦٠٢١	٦٧٨		٧٣٤٤٠١	٥٤١٥٥	

عدد ونوع حمولة صنادل شركة السكر

جدول رقم (٦)

النوع	العدد	اجمالي القدرة بالحصان	الحمولة الكلية	
			عند الفاطس الاتصلي	عند غاطس ١.٥ متر
اجمالي	٣٦٦	٢٨٥١٥	٦٨٠٧٦	٥٤٨٧٣
متفرقة	٧	—	—	—
مواضيع بن بليون قوى جر	٧٤	—	٦٦٠٠	٦٦٠٠
قواطع	٣٨	٣٥٥٢		
مواضيع من مختلف	٣١	٢٠٠٢	٤٠٦٠	٣٤٤٦
صم	٣٨	٢٤٥٨٠	٣٠٣٤٠	٣١٣٨٦
صم	٦٥	٦٨٨٧	٢٠٨٣٢	١٦٨٠٠
بخر	١١	١٦٤٥	٣٢٠٠	٣٠٧٠

جدول رقم (٧)
عدد وحدات النقل النهري الآلية وحمولاتها والملوكة للقطاع الخاص

الحمولة الكلية بالطن		عدد الوحدات	الحمولة المتوسطة بالطن		فئة الحمولة بالطن
عند الغاطس ١.٥ متر	عند الغاطس الأقصى		عند الغاطس ١.٥ م	عند الغاطس الأقصى	
٤٠٥	٤٠٥	١٥	٢٣	٢٧	٥٠-٠٠٠
١١٢٥	١١٢٥	١٥	٧٥	٧٥	١٠٠-٥١
١٥٨٤	١٥٨٤	١٢	١٣٢	١٣٢	١٥٠-١٠١
٣٨٤١	٤٠٤٨	٢٣	١٦٧	١٧٦	٢٠٠-١٥١
٥٥٣٥	٦١٨٣	٢٣	٢٠٥	٢٢٩	٢٥٠-٢٠١
٩٠٠٦	١٠٦٠٢	٣٨	٢٢٧	٢٧٩	٣٠٠-٢٥١
١٠٧٩٤	١١٥٢٤	٤٢	٢٥٧	٣٢٢	٣٥٠-٣٠١
٧٥٧٥	٩٤٧٥	٢٥	٣٠٣	٣٧٩	٤٠٠-٥٠١
٣٢٦٨	٤٠٨٥٠	٩٥	٣٤٤	٤٣٠	٤٥٠-٤٠١
١٥٤٥٦	١٩٨٤٤	٤٢	٣٦٨	٤٧٢	٥٠٠-٤٥١
٠٤٧٦	٥٩٦٠٠	١	٤٧٦	٥٩٦.١٦	٥٠٠-أكثر
٨٨٤٧٧	١٠٨٢١٦	٣٣٥	اجمالي جزئي للأسطول (قدره متوسطه بالحصان) الحمولة المتوسطة / للصنديل		
٢٢٧	٢٧٤				
٢٢٤٠٠	٣٠٠٠٠	٢٥٤	قاطرات (قدره متوسطه ١٠٠ حصان) مراعين بدون قوى ذاتيه الحمولة المتوسطة بالطن		
١١٢	١٥٠	٢٠٠			
١١٠٨٧٧	١٣٨٢١٦	٤٧٧	اجمالي كلي (مقرب)		
١٧٩	٢٢٢				

* يوجد ما يقرب من ٤٠٠ وحدة شراعية اضافيه وهى قطاع خاص تسير باستخدام القاطرات.

* المصدر هيئة النقل النهري .

جدول رقم (٨)
تابع بيان الوحدات العاملة
وحدات نقل الركاب قطاع خاص

م	عدد الركاب	عدد الوحدات
١	١-١٠	٣٢
٢	١١-٢٠	٥٣
٣	٢١-٥٠	٧٥
٤	٥١-١٠٠	٣١
٥	١٠١-١٥٠	٥
٦	١٥١-٢٠٠	٥
٧	٢٠٠-	١٠
المجموع		٢١١

المصدر هيئة النقل النهري

سياسة تطوير الخدمة البريدية

تتعدد الخدمات البريدية وتتوزع لتشمل جموع المواطنين ، بحيث يمكن القول : ان كل مواطن يتعامل بشكل ما مع البريد ، مما يؤكد أهمية هذه الخدمة العامة التي مازالت أنشطتها المختلفة تؤدي دورا هاما في قطاع النقل والاتصالات ، برغم ظهور العديد من الوسائل الحديثة في هذا المجال .

مجالات الخدمة البريدية :

يعد البريد أحد المقومات الهامة لإدارة أنشطة الدولة ، باعتباره همزة وصل بين القيادة والقاعدة ، وبين الوزارات والمصالح والهيئات ، بالإضافة الى دوره الهام في مجال الخدمة العسكرية ، كما يبرز دوره في المجالات الآتية :

في المجال الاجتماعي :

يؤدي البريد دورا هاما في توثيق الصلات والروابط بين الافراد بما يحقق التفاهم والترابط ، سواء كانوا داخل البلاد او خارجها ، وسواء كانت هناك وسيلة اتصال اخرى او لم تكن ، فلا غنى عن الرسالة المكتوبة .

في المجال الاقتصادي :

يسهم في نقل الاموال والبضائع ويساعد على تنشيط التجارة الداخلية والخارجية ، عن طريق نقل الاوراق والمستندات ذات القيمة . كما ان البريد يشكل وعاء من اهم الابعاد الادخارية ، ممثلا في صندوق التوفير البريدي والشيكات البريدية ، حيث تسهم مدخراته في تمويل خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة .

في المجال الثقافي :

يعتبر البريد اداة من ابوات نشر الثقافة والتعليم بالمراسلة من خلال توزيع الكتب والمجلات والصحف والنشرات العلمية ، فضلا عن الاسطوانات والشرائط والافلام وغيرها .

التعريف بالخدمة البريدية

أولا : انواع الخدمات البريدية :

تنقسم الخدمات البريدية الى ٣ مجموعات رئيسية لكل منها طبيعة خاصة تمثل نشاطا متميزا وهي :

× مجموعة الخدمات البريدية وتشمل :

- المراسلات : ويصل اجمالى عدد الخطابات بكافة انواعها سنويا إلى ٢٩٠ مليون خطاب .

- المطبوعات الدورية : ويبلغ اجمالها سنويا ١٣ مليون مطبوع ، بالإضافة الى ٨ مليون مطبوع سنويا لمطبوعات اخرى لفاقدى البصر والعينات التجارية والبطاقات البريدية .

- الطرود البريدية : ويبلغ عدد الطرود المتداولة سنويا ٢٨٩ الف طرد .

× مجموعة الخدمات المالية والمصرفية :

وتمثل هذه المجموعة جانبا هاما من نشاط الهيئة القومية للبريد ومنها : خدمة الحوالات البريدية ، ويبلغ اجمالى قيمة الحوالات البريدية المتداولة سنويا ٤٧,٦ مليون جنيه .

صندوق التوفير البريدي : يبلغ عدد المدخرين ٣ مليون مودع ،

بمتوسط ٣ مليون عملية ايداع واسترداد سنويا . كما يبلغ حجم المدخرات ٥٢٢ مليون جنيه .

خدمة الشيكات البريدية : وهي خدمة مصرفية لتسهيل دفع المعاملات الخاصة بالافراد المشتركين من حسابهم الجارى ، ويبلغ عدد المتعاملين ٨ الاف عميل ، ومتوسط حجم الاموال المودعة ١٨ مليون جنيه .

صرف الازون الحكومية : تقوم الهيئة بصرف الازون البريدية الحكومية ، التي تصدرها الوزارات والمصالح للجمهور من جميع المكاتب الحكومية ثم يتم تحصيل قيمتها اجماليا من كل جهة عن طريق البنك المركزى . ويبلغ عدد الازون الحكومية المصروفة سنويا ١,٣ مليون اذن ، قيمتها الاجمالية ٣٦١ مليون جنيه .

تحصيل الاموال للاجهزة الحكومية : تقوم الهيئة بتحصيل الاموال من بعض الاجهزة الحكومية والتعاونية ليتم صرفها لحساب الجهة المطلوب التوريد لها .

وتبلغ القيمة الاجمالية للاموال المحصلة لحساب مصالح اخرى سنويا ٢٩ مليون جنيه .

× مجموعة الخدمات العامة :

وهي خدمات تقدمها الهيئة لجمهور المتعاملين كخدمة عامة بالرغم من طبيعتها المالية مثل :

- صرف معاشات هيئة التأمين والمعاشات والتأمينات الاجتماعية لعدد ٢ مليون مستفيد سنويا ، يصرفون معاشات قدرها ٦٠٤ مليون جنيه .

- بيع النماذج الحكومية .

- بيع طوابع التمتع لحساب مصلحة الضرائب .

وتبلغ القيمة الاجمالية لمبيعات طوابع التمتع والنماذج الحكومية ٣٢ مليون جنيه سنويا .

وبالاضافة الى ما تقدم ، فقد استحدثت الهيئة بعض الخدمات

المتطورة مثل :

- خدمة البريد السريع الدولى :

وهي خدمة متميزة تم ادخالها منذ عام ١٩٨٤ ، تلتزم الهيئة بموجبها بنقل المراسلات او الطرود فى موعد محدد داخل الجمهورية وخارجها برسوم خاصة ، ويبلغ عدد الارساليات سنويا ٢٢٥ الف ارسالية ، يشمل التصدير الخارجى منها ٤٥ بولة .

- خدمة البريد الالكترونى :

وهذه الخدمة تؤدى عن طريق جهاز نقل صور المستند المطلوب إرساله الى الخارج لضمان السرعة الفائقة المطلوبة لقطاع رجال الاعمال ، حيث يتم نسخ صورة من المستند المنقول وتسلم فوراً الى المرسل اليه ، ثم يتم بعد ذلك ارسال اصل المستند بالبريد السريع . وقد بدأت هذه الخدمة من ١٩٨٥/٩/١ ، وهي ما زالت مرحلة التجربة ، وسيتم تعميمها مستقبلا .

وقد بلغ عدد الرسائل المنقولة بواسطة هذا النظام ١٥١٤ رسالة .

ثانيا : منافذ تقديم الخدمة البريدية :

تشمل منافذ الخدمة البريدية ثلاثة أنواع رئيسية وهي :

× المكاتب البريدية الحكومية : وعددها ٢٠٠ مكتب على مستوى الجمهورية وتشمل :

- مكاتب الدرجة الاولى : وهي مكاتب كبيرة توجد فى المحافظات والمدن الكبرى وتؤدي كافة الاعمال البريدية ، ويتراوح عدد العاملين فيها من ١٠ - ٢٠ عامل تبعا لحجم العمل ، ولها تعامل مباشر مع البنك المركزى .

- مكاتب الدرجة الثانية : وهي مكاتب متوسطة الحجم ، توجد فى المدن الصغيرة والاحياء ، وتؤدي جميع الاعمال البريدية ايضا ، ويتراوح عدد العاملين بها من ٥ الى ١٠ عاملين .

- مكاتب الدرجة الثالثة : وهي مكاتب صغيرة الحجم توجد عادة فى القرى وبعض الاحياء السكنية ذات الكثافة السكانية الصغيرة ، وتقوم

بجميع الاعمال البريدية فى حدود معينة .

- مكاتب الخدمة التوفيرية : وهى مكاتب متخصصة للخدمة التوفيرية والشيكات البريدية فقط ، وتوجد عادة فى المحافظات الكبرى والمناطق التجارية .

- مكاتب خدمة البريد السريع الدولى : وهى مكاتب حديثة انشئت لتقديم خدمات متميزة للبريد السريع والالكترونى ، وتقتصر اعمالها على خدمتى نقل المراسلات والطرود داخليا وخارجيا .

× المنافذ البريدية الاهلية : وهى عبارة عن منافذ أهلية يتم تقديم خدمات الهيئة من خلالها عن طريق وكيل اهلى يتم التعاقد معه نظير مكافأة شهرية وعمولة على مبيعات الطوايح .

ويقتصر نشاطها على خدمات (بيع الطوايح - تسجيل الخطابات - حوالات فى حدود ٥ جنيهات فقط) .

وتتولى الهيئة الاشراف على اعمالها دوريا ، وتشمل :

أ- الوكالات البريدية :

توجد فى المدن ويقوم صاحب الوكالة باداء الاعمال البريدية بالاضافة الى نشاطه الاصلى ، ويبلغ اجمالى عددها ١٩٧٨ وكالة .

ب- المكاتب الاهلية :

وتوجد فى القرى الصغيرة والنجوع والكفور ، ويقوم الوكيل الاهلى باعمال الخدمة بالاضافة الى نشاطه الاصلى ، ويبلغ اجمالى عددها ٢٩٦٣ وكالة .

ج- خطوط الطوافة :

وهى تختلف عن النوعين السابقين من حيث ان الطواف الاهلى ليس له مكان محدد يعارس فيه نشاطه ، وانما يقوم بنفسه بالمرور على عدد من العزب والنجوع لتسليم وتسلم البريد وتسليمها لمكتب البريد التابع له ويتقاضى مكافأة شهرية ولا يندرج ضمن العاملين بالهيئة ، ويبلغ عدد خطوط الطوافة ١٨٧٧ خط طوافة .

× الصناديق البريدية :

تمثل الصناديق البريدية اهم منافذ تلقى الخطابات من الجمهور

وتتكون من :

- الصناديق العادية :

ويتم تركيبها بجوار مكاتب البريد وفى الشوارع والمواقع الهامة بما يسهل على جمهور المتعاملين معرفة موقعها ، ولها ألوان مختلفة للبريد العادى والمستعجل والبريد الجوى ، ويبلغ عددها ٦٣٣٠ صندوقا .

- الصناديق المخصصة :

وهى صناديق تخصصها الهيئة للشركات والمؤسسات والبنوك ورجال الاعمال بهدف سرعة معالجة البريد الخاص بها نظير اشتراك سنوى ، ويصل عددها الى ٢٦٢٥٣ صندوقا .

ثالثا : مقومات العمل البريدى :

يعتمد النشاط البريدى على عدة مقومات رئيسية ، يلزم توافرها بالكم اللازم والمستوى المطلوب من الجودة .

وتتمثل هذه المقومات فيما يلى :

- المكان :

يتطلب النشاط البريدى توافر الاماكن التالية :

× الاماكن اللازمة للوحدات البريدية .

× مراكز المرور البريدية .

وهى المراكز التى يتم تجميع البريد فيها لمجموعة من البلدان المتجاورة من المنافذ المختلفة ، ثم يتم فرزها وتجميعه وتصديره على اول وسيلة نقل للجهة المرسل اليها ، ويبلغ عدد مراكز المرور على مستوى الجمهورية ٢٦ مركزا .

مراكز الحركة البريدية :

وهى نظام متطور لمراكز المرور حيث يتم اقامتها بجوار محطات السكك الحديدية لسهولة استقبال وتصدير البريد .

هذا وقد تم حتى الان انشاء ٤ مراكز متطورة (القاهرة -

الاسكندرية - الاسماعيلية - طنطا) تغطى ٥٠ ٪ من حجم الحركة

البريدية ، ويجرى انشاء مركزى حركة فى كل من اسبوط ودمياط .

مناطق التوزيع :

وهى الاماكن التى يتم فيها استقبال البريد الوارد من مراكز المرسدين ومراكز الحركة لاجراء عمليات الفرز النهائى على خطوط التوزيع وتسليمه للموزعين للطواف به على محلات الاقامة للمرسدين اليهم .

وتبلغ جملة عدد مناطق التوزيع ٥٩ منطقة على مستوى الجمهورية .

الوحدات الادارية :

وهى الاماكن المخصصة لادارة النشاط البريدى على مستوى كل محافظة ، وتشمل : ادارة المنطقة - اقسام المراجعة المحلية - المخازن - الجراجات وورش الاصلاح البريدية - استراحات المفتشين - مراكز التدريب والبحوث .

- العنصر البشرى :

يعتمد اداء العمل البريدى بصفة اساسية على العنصر البشرى ، حيث تبلغ نسبة قيمة العمالة ٦١ ٪ من اجمالى تكلفة الخدمة .

ويصل عدد العاملين فى الهيئة من مختلف المهن والتخصصات الى ٢٥ الف عامل ، تشمل العمالة بمكاتب البريد ، والعمالة باقسام الحركة البريدية والعمالة العادية .

وفى سبيل توفير العمالة المطلوبة للعمل البريدى بالعدد الكافى ومستوى التأهيل المناسب تم ما يلى :

- انشاء المعهد العالى للبريد والذى اصبح الآن شعبة من كلية التجارة بجامعة حلوان لتخريج القيادات التنفيذية فى مجال العمل البريدى ، حيث يتم دراسة العلوم التطبيقية البريدية بالاضافة الى العلوم التجارية ، ويبلغ عدد الخريجين سنويا ٤٠٠ خريج .

- انشاء ٢٠ مدرسة ثانوية للبريد على مستوى الجمهورية لتخريج العمالة المتخصصة فى المجال البريدى ، حيث يتم دراسة العلوم البريدية والتجارية ، ويصل عدد خريجي هذه المدارس سنويا ٦٢٠ خريجا .

- تجهيز ٨ مراكز تدريب على مستوى الجمهورية لرفع كفاءة

العاملين ، من خلال تزويدهم بأهم التطورات المستحدثة فى مجال العمل البريدى .

كما تم افتتاح مركز تدريب نموذجى بالقاهرة بالتعاون مع الامم المتحدة لتدريب القيادات الادارية ، ويقوم هذا المركز ايضا بتدريب بعض القيادات من الدول العربية والافريقية .

- ايفاد بعض العاملين الممتازين فى منح تدريبية بالخارج .

- وسائل النقل :

يمثل عنصر النقل العصب الرئيسى للخدمة البريدية ، لأن الخدمة فى حقيقتها هى خدمة نقل الرسالة من مكان الى مكان فى موعد محدد مع توافر الامان والسرية ، ومن هذا المفهوم تبدو أهمية وسائل النقل كاهم المقومات للخدمة البريدية .

وتتنوع وسائل النقل التى تستخدمها الهيئة ، تبعا لطبيعة المادة المنقولة والسرعة والقيمة ، وتشمل النقل الجوى والبحرى والبرى ، سواء بالقطارات او المركبات المملوكة للهيئة ، بالاضافة الى النقل عن طريق المتعهدين .

- المستلزمات والتجهيزات البريدية :

الخدمة البريدية من الخدمات التى يتشعب نشاطها وتتعدد مراحلها ، فهى خدمة مصرفية من حيث طبيعتها المالية ، وجامهيرية حيث تقدم للجماهير خدمات متعددة ، ثم انها فى النهاية خدمة نقل ، ومن ثم كانت المستلزمات والتجهيزات البريدية ذات أهمية قصوى حتى لا يتعرض نشاط الهيئة للتوقف . ومن أهم هذه الاحتياجات المادية ما يلى :

- الطابع والمطبوعات والمجموعات الدفترية ذات القيمة المالية .

- المعدات والمهمات البريدية : وهى التى تستخدم فى اعمال نقل

البريد ومعالجته بمراكز الحركة ومكاتب البريد ، مثل الاكياس والخزن والاختام وغير ذلك من التجهيزات الصغيرة .

- التجهيزات الآلية والأثاثات : مثل آلات الفرز والختم والتخليص

على المراسلات والحاسبات الآلية وآلات التصوير والمستندات .

رابعاً : العلاقات البريدية الدولية :

تتسم الخدمة البريدية بصفة العالمية ، حيث تتسع حاجة جمهور الخدمة لتتجاوز نطاق التبادل المحلى الى النطاق الدولى كنتيجة للترابط الاقتصادى والاجتماعى بين مختلف دول العالم وما تبع ذلك من زيادة فى حجم المعاملات الاقتصادية فى المجالات العلمية والاجتماعية . ومن ثم تكون الاتحاد البريدى العالمى لتتولى اجهزته ضمان ايجاد الصيغة المناسبة لتعاون مختلف الدول الاعضاء فيه بما يضمن تحقيق الهدف من انشائه .

هذا وقد كانت مصر من الدول المؤسسة لقيام هذا الاتحاد ، وما زالت من الاعضاء البارزين فى مختلف الاجهزة التبتة عنه . وقد امكن من خلال انشاء الاتحاد البريدى العالمى ، تحقيق العديد من المزايا ، نوجزها فيما يلى :

- وضع دستور الاتحاد .
- وضع النظام العام لتبادل الخدمة بين مختلف الادارات ، مع تحديد الحدود الدنيا والقصوى لأسعار مختلف الخدمات .
- تحديد أوجه التعاون الفنى وطرق تبادل المعلومات والتعارف بين مختلف الدول الاعضاء .
- اعطاء الحرية للادارات فى تكوين اتحادات محدودة وعقد الاتفاقات الثنائية فيما يمكن من خلاله تحقيق مصالح اكبر من تلك التى يمكن تحقيقها من خلال الاتحاد ذاته .
- اعداد الدراسات التى تستهدف ضمان استمرار نمو الخدمات وزيادة تطورها .

- وضع برامج للتعاون الفنى وتبادل المشورة التى امكن من خلالها تحقيق تطورات ملحوظة فى مختلف الادارات البريدية .

العلاقات المحدودة :

تشترك مصر كعضو مؤسس فى الاتحاد البريدى العربى ويشمل مجموعة الدول العربية ، والاتحاد البريدى الافريقى ويشمل مجموعة الدول الافريقية ، ومقرهما مدينة القاهرة .

وتتلخص اهم المزايا التى امكن تحقيقها من انشاء كلا الاتحادين فيما يلى :

٣٤٠

- وضع برامج للتعاون الفنى بين الدول الاعضاء امكن من خلاله تبادل المشورة والمعلومات البريدية والفنية ، مما كان له اكبر الاثر فى اجراء التطويرات المنشودة بمختلف الدول .
- تخفيض الاسعار للمراسلات المتبادلة بين الدول الاعضاء ، بما يحقق المزيد من الترابط وتوثيق الصلات بين الافراد وذويهم .
- الحصول على تسهيلات فيما يختص بعمليات النقل والمرور والمعالجة .

العلاقات الثنائية :

وبالاضافة الى ما تقدم ، فان هناك اتفاقيات ثنائية بين مصر وبعض الدول الخارجية فى مجال البريد السريع والالكترونى وتبادل الخبراء والمعونة الفنية .

الوضع الحالى للخدمة البريدية

تطور الخدمة البريدية :

كانت الخدمة البريدية - عندما آلت ملكية مصلحة البريد الى الحكومة المصرية فى ٢ يناير سنة ١٨٦٥ - تتركز فى الوجه البحرى فقط ، بعدد ١٩ مكتب ، وظلت تتوسع ببطء الى ان قامت ثورة ٢٣ يوليو ، حيث كانت الخدمة منتشرة بواقع مكتب بريد واحد لكل ٣٠ الف نسمة . وقد بدأ التطوير الفعلى لادارة هذا المرفق عام ١٩٥٧ ، اذ تم تحويل مصلحة البريد الى هيئة عامة لها قدر من الحرية فى ادارة نشاطها . وفى عام ١٩٨٢ صدر القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٨٢ بتحويل الهيئة الى هيئة قومية تدار على أسس اقتصادية .

وفى خلال السنوات الماضية حدثت طفرة كبيرة فى نمو الخدمات

البريدية يوضحها الجدول التالى :

الخدمات المالية :	١٩٧٥	١٩٨٥
حجم الاموال المتداولة	١٤٧	١٠٧٥ مليون جنيه
الخدمات البريدية :		
اجمالى عدد المراسلات	١٥٦	٢٩١ مليون رسالة
اجمالى عدد الطرود	٥٥٨	٣٨٩ الف طرد
الخدمات المصرفية :		
حجم الاموال المودعة	١٤٣	٥٤٠ مليون جنيه

وقد اسفرت دراسة اسباب الزيادة فى بعض الخدمات عن الآتى :

- الزيادة فى عدد السكان ونمو هجرة المصريين للخارج .

- زيادة حجم الاموال المتداولة فى الخدمات المالية نتيجة للتوسع فى

عمليات صرف المعاشات والاذون الحكومية .

- زيادة حجم الاموال المودعة بصندوق التوفير والشيكات البريدية

للتحسن النسبى فى هاتين الخدمتين ، برفع سعر الفائدة وادخال

الحاسب الآلى ونظام الجواز .

اما انخفاض عدد الطرود المتداولة ، فانه يرجع الى عدة عوامل ،

اهمها :

- الاجراءات الجمركية المعقدة وتركيزها فى بعض المدن الرئيسية ،

مما يتطلب انتقال المرسى اليه الى مكان استلام الطرد .

- الصعوبات التى تواجهها الهيئة فى حفظ الطرود ونقلها وتوفير

الامان اللازم لها .

المعوقات التى تواجه الخدمة البريدية :

تتركز اهم المشكلات والمعوقات التى تحد من قدرة الخدمة البريدية

على التطور السريع فيما يلى :

- صعوبة الحصول على الابنية اللازمة لافتتاح الوحدات الحكومية

لمواجهة الطلب المتزايد على الخدمة .

- سوء حالة بعض المقار الحالية ، مع عدم توافر الاثاثات

والتجهيزات من حيث الكم والنوع الملائم لتقديم الخدمة بالمستوى اللائق

- سوء حالة المركبات المملوكة للهيئة ، فضلا عن عدم توافر العدد

الكافى من سببسات السكك الحديدية .

- عدم توافر العدد الكافى من السائقين والموزعين لانخفاض

اجورهم ، مقارنة بجهات اخرى مماثلة .

- معاناة الجمهور من الاجراءات الجمركية المقررة على الطرود

البريدية .

- عدم تركيب صناديق للبريد بمدخل العمارات وتسمية اكثر من

شارع بمسمى واحد فى المدينة الواحدة .

- تراجع صندوق توفير البريد فى معدلات نمو حجم المدخرات عن

الارعية الاخرى نتيجة للمنافسة غير المتكافئة ، والتى تتمثل فى :

• حرية البنوك فى تنويع مدخراتها ، مما يجذب مدخرين جديدا .

• حرية البنوك فى استثمار جزء كبير من حجم المدخرات لصالح

تطوير الخدمة ، بينما يلتزم الصندوق بايداع جميع امواله - ماعدا نسبة

السيولة - لدى بنك الاستثمار القومى .

• انخفاض العائد الذى تحصل عليه الهيئة من بنك الاستثمار .

- عدم تحريك اجور الخدمة الا بعد العرض على لجنة السياسات ،

وفى حدود ضيقة ، مما يشكل صعوبة فى تحقيق فائض لمواجهة

متطلبات التطوير .

- عدم المرونة فى تحريك نسبة العمولة على مبيعات طوابع التمتع

والتماذج الحكومية الاخرى ، خاصة وان زيادة نسبة التضخم ترفع

التكلفة سنويا .

- التزام الهيئة بتوفير الخدمات بالمناطق العمرانية الجديدة لغراض

اجتماعية ، رغم عدم اقتصادية الخدمة بالنسبة لهذه المناطق .

اقتصاديات الخدمة البريدية

المركز المالى للهيئة القومية للبريد :

تتنوع مصادر ايرادات الهيئة الناتجة عن أداء الخدمة البريدية فيما

يلى :

- قيمة مبيعات طوابع البريد التى يتم التخليص بها على المراسلات

والطرود .

- رسوم الحوالات البريدية والتى تختلف تبعا لنوع الحوالة وقيمتها .

- العمولة التى تحصل عليها الهيئة من مبيعات طوابع التمتع

والتماذج الحكومية المدموغة واذون الصرف الحكومية وخدمة المعاشات .

- الفرق بين سعرى الفائدة الدائنة والمدينة الذى تحصل عليه الهيئة

من اموال صندوق التوفير البريدى المودعة لدى بنك الاستثمار القومى

(١٠,٥ ٪) ، وبين سعر الفائدة الذي يحصل عليه المودعون (١٠ ٪) .

وقد كانت سياسة الهيئة - الى وقت قريب - تقوم على اساس تقديم خدماتها للجمهور بالسعر الاجتماعى دون النظر الى عامل الربح ، باعتبار ان الخدمات البريدية تمثل خدمات عامة ذات عائد اقتصادى غير مباشر يسهم فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وقد كان من نتيجة هذه السياسة ظهور عجز مستمر فى الميزانية السنوية للهيئة بصفة عامة .

وتوضح الجداول التالية نتيجة الاعمال من واقع الحسابات الختامية للهيئة خلال السنوات الاربع الماضية :

جدول (١) بريد بالمليون

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	٢١,٣	٢٦,٨	٥,٥	—
٨٣ / ٨٤	٣١,١	٣٧,٩	٦,٨	—
٨٤ / ٨٥	٤١,٤	٤٤,٤	٣,٣	—
٨٥ / ٨٦	٣٧,٧	٤٦,٠	٨,٣	—

الجدول (٢) مطابع

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	١,٨	١,٢	—	٠,٦
٨٣ / ٨٤	٢,٤	١,٦	—	٠,٨
٨٤ / ٨٥	٢,٧	١,٦	—	١,١
٨٥ / ٨٦	٢,٧	١,٨	—	٠,٩

جدول (٣) توفير

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	٢٣,٥	٢٨,٦	—	٤,٩
٨٣ / ٨٤	٣٥,٩	٣٤,٣	—	١,٦
٨٤ / ٨٥	٤١,٧	٣٩,٨	—	١,٩
٨٥ / ٨٦	٤٨,٨	٤٤,٣	—	٤,٥

اجمالى الهيئة

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	٥٦,٦	٥٦,٦	—	—
٨٣ / ٨٤	٦٩,٤	٧٣,٨	٤,٤	—
٨٤ / ٨٥	٨٥,٥	٨٥,٨	٠,٣	—
٨٥ / ٨٦	٨٩,٢	٩٢,١	٢,٩	—

ويتضح من الجداول السابقة ما يلى :

- أن انخفاض العجز عام ٨٤ / ٨٥ الى ٠,٣ مليون جنيه يرجع الى رفع اجور بعض الخدمات البريدية اعتبارا من ١٩٨٥/٥/١ ، مع حصول الهيئة على اعانة سد عجز قدرها ١٥,٦ مليون جنيه .

- أن زيادة العجز عام ٨٥ / ٨٦ يرجع الى انخفاض اعانة سد العجز التى تحصل عليها الهيئة .

ومع زيادة نمو الخدمة وتقديمها بأسلوب أفضل للتيسير على جمهور المتعاملين ، اقتضى ذلك ان تقوم الهيئة بتطوير وتحسين اساليب العمل بادخال الآلات والتجهيزات الحديثة ، وتحديث مواقع العمل ووحدات النقل البريدى ، وتدريب العاملين بها .

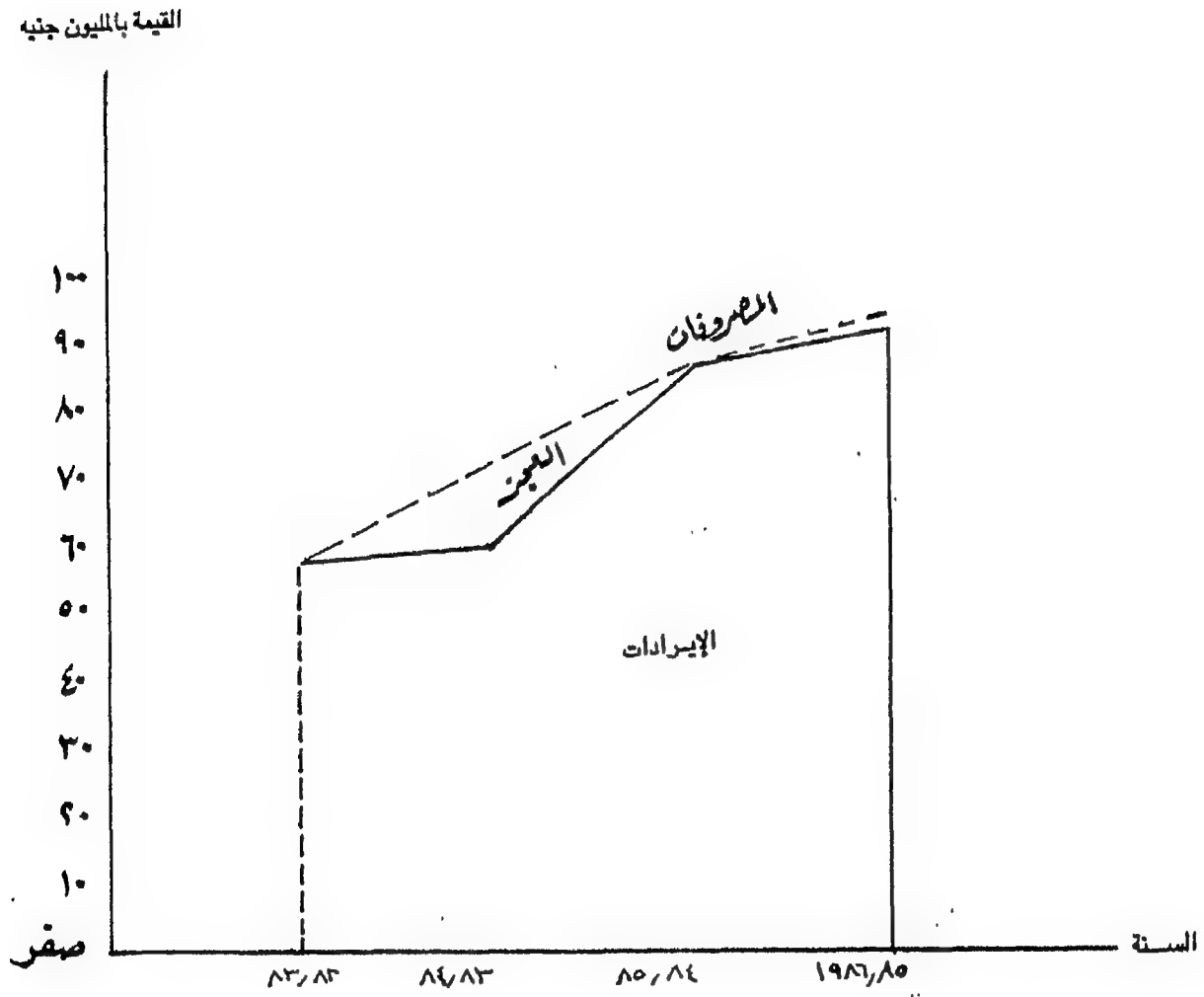
وكان من نتيجة ذلك ادخال مشروعات جديدة والتوسع فى مشروعات أخرى لزيادة الطاقة الانتاجية ، مما ادى الى زيادة تكلفة الخدمة وضرورة الحصول على هذه التكلفة من العملاء ، بجانب هامش ربح يمكن استخدامه فى تهيئة ظروف العمل والعاملين للقضاء على العجز الحالى والذى يمثل دعما غير مباشر لا يذهب الى مستحقه ، حتى يمكن للهيئة تطوير ادارة نشاطها . وفى سبيل ذلك قطعت الهيئة شوطا فى سبيل تطوير النظم الادارية والمالية والتشريعية .

تحليل تكلفة الخدمات البريدية :

اظهرت نتائج الاعمال عن عام ٨٥ / ٨٦ وجود عجز اجمالى قدره ٢,٩ مليون جنيه .

ويتحليل موقف العجز والفائض ، وفى ضوء ما اظهرته النتائج

تطور إيرادات ومصروفات
هيئة البريد خلال اعوام ٨٢ - ١٩٨٦



الاولية لحسابات التكاليف الفعلية للخدمة عام ٨٥ / ٨٦ - نستخلص ما يلي :

أولا : بالنسبة للخدمات البريدية والمالية :

أمكن استخلاص بعض المؤشرات الهامة التى تشير الى تركيز الخسارة فى اداء بعض الخدمات البريدية الرئيسية كما يلي :

أ - المراسلات :

قيمة الخسارة	المبلغ بالقرش	سعر الخدمة	الخطايات العادية الداخلية
٣,٢	٨,٢	٥	الخطايات المسجلة الداخلية
٧,١	٢٢,١	١٥	الخطايات المستجلة الداخلية
١٨,٥	٢٦,٥	١٨	الخطايات الحكومية المسجلة
٤	١٩	١٥	الخطايات المسجلة الخارجية
٩,٩	٢٤,٩	٢٥	دول عربية
—	٤٠	٤٠	دول اجنبية
٥,٦	٦,٦	١	المطبوعات الغير دورية الداخلية
			المطبوعات الغير دورية الخارجية
٢٩	٣١	٢	دول عربية
١٢,٥	٣١	١٨,٥	دول اجنبية
٥,٤	٦,٤	١	الجرائد الداخلية
٧,٩	٩,٩	٢	الجرائد الخارجية (دول عربية)

ب - الطرود :

الطرود الداخلية (متوسط العادية) ٢٩ ١٢٩,٧ ١٠٠,٧

الطرود المحول عليها الداخلية / متوسط ٣٢ ١٢١,٧ ٨٩,٧

وقد اظهرت المؤشرات ان معظم الخدمات المالية تحقق خسائر اجمالية على مستوى الخدمة ككل وذلك مثل خدمات :

اجمالى الخسائر بالجنيه

٣٣٦٤٧

- الانون الاميرية المصرفية

٤١٥٤٩٦

- صرف المعاشات

١٤٠٦٦٠٦

- بيع الطوابع المهنية والتعمغات

١٥٧٧٧٧

- الشيكات البريدية

٢٤٤

ثانيا : التوفير :

اظهرت نتائج الحسابات الختامية لعام ٨٥ / ١٩٨٦ فائضا قدره ٤,٥ مليون جنيه ، بالرغم من ان هذا الفائض لا يعدو كونه فائضا دفتريا لعدم تحمل الخدمة الجزء من المصروفات المباشرة وغير المباشرة للخدمة البريدية التى تؤدى من خلالها اعمال التوفير بجميع المكاتب والادارات البريدية - حيث اقتصر التكلفة على المصروفات بالادارة العامة للتوفير بالقاهرة - وبتحملها التكلفة الفعلية يصير هناك عجز قدره ٧٦٩٠٠٠ جنيه .

وترجع اسباب هذا العجز الى انخفاض العائد الاستثمارى الذى يحصل عليه الصندوق من بنك الاستثمار القومى وقدره ٠,٥ ٪ ، والذى لا يكفى لتغطية المصروفات الادارية للخدمة .

ثالثا : مطابع البريد :

حققت المطبعة فائضا قدره ٠,٩ مليون جنيه ، وذلك نتيجة لعمليات الاحلال والتجديد التى تم ادخالها بخطوط الانتاج .

سياسة تطوير الخدمة البريدية

أسس تقدير حجم الطلب على الخدمة :

يتأثر حجم الطلب على الخدمة بعدة عوامل يتعين على المخطط أخذها فى الاعتبار عند اجراء اية دراسات بشأن مستقبل الخدمة ، بغرض تحقيق الاهداف المنشودة فى نشر وتحسين الخدمة .

واهم هذه العوامل هى عدد السكان ، ومتوسط المساحة التى يخدمها مكتب البريد والتى تعكس المسافة المطلوب ان يقطعها العميل ليصل الى أقرب مكتب لطلب الخدمة ، واخيرا التشريعات والقرارات السياسية والاقتصادية المؤثرة .

الطلب المتوقع على الخدمة البريدية :

تتأثر الخدمة البريدية بالتغيرات التى تحدث فى البيئة ، خصوصا فيما يختص بالعوامل التى تؤثر فى الطلب على الخدمة سلبا وإيجابا .

وبالنظر الى المتغيرات المتوقعة حدوثها حتى سنة ٢٠١٠ ، نجد انه من الضرورى ان يتعرف المخطط على الاهداف العامة ل خطة الدولة فى المجالات المختلفة الانتاجية والخدمية ، والتى تعلى صورة واضحة يمكن من خلالها تحديد حجم الخدمة ونوعها ، بما يحقق فى النهاية التكامل

- ان حجم الطلب على الخدمات البريدية سوف يزداد خلال سنة ٢٠١٠ الى ٣٠٠٪ .

- انه لابد من مواجهة هذا الطلب على مدى الخطط المقبلة بتوفير مقومات التوسع والتحسين والتطوير .

عناصر واهداف السياسة المقترحة للتطوير :

- تستهدف سياسة التطوير المقترحة ، تحقيق الاهداف العامة التالية :
- تخفيف المعاناة عن افراد الجمهور .

- اماكن الوصول الى مستوى الجودة الذى يتناسب مع ما هو عليه الحال بالدول المتقدمة .

- زيادة الرواج من خلال تسهيل المعاملات المالية .

- اماكن موازنة ايرادات الهيئة بمصروفاتها بما يخفف من العبء عن الموازنة العامة للدولة .

ولما كانت مقومات العمل البريدى تتمثل فيما يلى :

- مكان الخدمة (مبانى المكاتب - مراكز الحركة - الادارات البريدية) .

- وسيلة النقل (السكة الحديد - اسطول النقل - الطائرات - المتعبدین) .

- التجهيزات البريدية (الاثاثات البريدية - المستلزمات - الوسائل الآلية) .

- العوامل البريدية (تأهيلية - تدريبية) .

فإنه نتيجة لمضاعفة حجم الطلب المتوقع ، يمكن تحديد الاحتياجات المستقبلية حتى عام ٢٠١٠ فى الآتى :

مكان الخدمة :

× المكاتب البريدية :

- عدد السكان حتى سنة ٢٠١٠

بمعدل نمو ٢,٨٪ . (٨٥ مليون نسمة)

- يستبعد عدد السكان الذين تقل اعمارهم عن

١٥ عاما ٤٠٪ . (٣٤ مليون نسمة)

بين جميع القطاعات .

ومن هذا يمكن تحديد اهم المتغيرات التى يلزم اخذها فى الاعتبار والتى تتمثل فيما يلى :

- الزيادة السكانية : فمن المتوقع زيادة عدد السكان ، خلال ٢٥ سنة قادمة بمعدل نمو ٢,٨ ، الى حوالى ٨٥ مليون نسمة او اقل فى حالة اذا ما نجحت سياسة الدولة فى تنظيم الاسرة . وهو ما يعنى زيادة حجم الطلب الطبيعى على الخدمة فى حالة ثبات العوامل الاخرى المؤثرة على الخدمة .

- ارتفاع المستوى الثقافى وانخفاض معدل الامية .

- زيادة الدخل القومى : وما يتبعه من زيادة حجم المدخرات بصندوق التوفير البريدى ، وبخاصة بعد تطوير مستوى اداء الخدمة .

- التطور التكنولوجى وهذا المتغير يمكن النظر اليه من زاويتين :

• التطور فى وسائل الاتصال الاخرى وهو ما يؤثر على الخدمة سلبا .

• التطور فى اسلوب اداء الخدمة وهو ما يؤثر على الخدمة ايجابا .

- التوسع العمرانى وضرورة توافر الخدمة فى المجتمعات الجديدة .

- التطور فى التشريعات وتنظيم الادارة ، بما يؤدى الى ازالة ابرز

المعوقات التى تواجه رفع مستوى الخدمة .

وفى ضوء ما تقدم يمكن ان نحدد الطلب المتوقع بصفة عامة على

الخدمات البريدية وفقا للمعايير التالية :

- الزيادة الطبيعية فى الطلب نتيجة لزيادة السكان .

- الزيادة المتوقعة نتيجة لتحسين مستوى الخدمة .

- الزيادة المتوقعة نتيجة لادخال خدمات جديدة .

فاذا ما اخذنا هذه المعايير فى الاعتبار ، نجد ان :

- معدلات النمو الحالية فى الخدمة البريدية فى المتوسط هى ٥٪ .

- التطور والتحسين من ناحية وظهور عوامل اخرى مشجعة على

الاقبال على الخدمة ، من شأنه زيادة معدل النمو الى ٦٪ .

وبهذا نصل الى النتائج التالية :

- عدد عملاء الخدمة ٥١ مليون نسمة
- عدد الوحدات البريدية المطلوب تواجدها لتحقيق المعدل العالمى (وحدة لكل ٥٠٠٠ نسمة) .

$$= 5 \div 51000$$

- يستبعد عدد الوحدات الحالية
(حكومى واهلى) (٧٣٣٨ وحدة بريدية)
- مقترح بالخطة الخمسية ٨٧ / ١٩٩٢ ٣٤٤ وحدة بريدية
- المطلوب افتتاحه حتى عام ٢٠١٠ ٢٧٢٨ وحدة بريدية
× مراكز الحركة :

تم تحويل مراكز المرور وعددها ٢٦ مركز مرور الى مراكز حركة متطورة على النحو التالى :

- عدد مراكز المرور ٢٦ مركزا
- مراكز حركة تم انشاؤها ٤ (القاهرة - الاسكندرية - طنطا - الاسماعيلية)

الباقى ٢٢ مركزا
مستهدف تنفيذه فى الخطة الخمسية (مركزا حركة دمياط واسيوط ٩٢ / ٨٧)

الباقى ٢٠ مركز
ولإمكان مواجهة حجم الطلب المتزايد ، فانه من المطلوب استكمال باقى المراكز لامكان تطبيق نظام الفرز الآلى على مستوى الجمهورية والذي يعتمد على الترقيم البريدى الذى تكمن اهميته فيما يلى :
- يقتضى على نسبة كبيرة من الاخطاء التى تعوق اداء الخدمة البريدية مثل عدم وضوح العنوان أو نقصه .

- سرعة فرز الرسائل وتسليمها وتقليل نسبة الخطأ فى معالجتها .
- يمكن ان يؤدي عملية المعالجة البريدية عمال غير متخصصين ، مما يولر الوقت والجهد فى تدريب العاملين وتأهيلهم لعملية المعالجة البريدية .

٢٤٦

× النقل البريدى :

- النقل بالسكك الحديدية .

من المتوقع تضاعف حجم الخدمة على اساس معدل نمو ٨ ٪ سنويا بما يساوى تقريبا ٣ أضعاف الحجم الحالى ، مما يقتضى تخصيص "سببسة" بكل قطار للمواد البريدية .

اسطول النقل البريدى :

بالنظر الى الحجم المتوقع حتى عام ٢٠١٠ ، فانه يلزم تعويض ما يتم تخريده من وحدات ، مع استكمال الوحدات وفقا لحجم الحركة .

× التجهيزات البريدية :

بالنظر الى تنوع هذه التجهيزات ، فانه يصعب تقديرها قيميا ، وأما بالنسبة لمستلزمات الانتاج من طابع ومطبوعات تنتجها مطابع الهيئة بمدينة نصر ، فانه يلزم دعمها بإنشاء مطبعة فرعية على الاقل حتى عام ٢٠١٠ .

× العامل البريدى :

وهو اهم عناصر الخدمة البريدية ، ويبلغ عدد العاملين حاليا ١٥ الف عامل ، من المتوقع زيادة عددهم مستقبلا تبعا لزيادة حجم الطلب ، ولكن استخدام الآلات والوسائل الحديثة سوف يؤدي الى انخفاض نسبة الزيادة .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات - يوصى بالآتى :

* العمل على موازنة إيرادات الهيئة بمصروفاتها بما يخفف من اعباء الموازنة العامة للدولة ، وحتى تتمكن من تحقيق فائض لمواجهة متطلبات التطوير ، وذلك عن طريق :

- زيادة العائد الذى تحصل عليه الهيئة من بنك الاستثمار .
- زيادة نسبة عمولة الهيئة التى تحصل عليها من وزارة المالية عن مبيعات طابع التمتع والنماذج الحكومية .

- استخدام خدمات جديدة تحقق هامشا للربح كتحصيل الضريبة السنوية لرخص السيارات واقساط مختلف انواع التأمينات ، وتحصيل رسوم استهلاكات النور والمياه والغاز الطبيعي .

- السماح للهيئة باستثمار فائض الايداعات المستهدفة سنويا .

- تنوع المدخرات لصندوق التوفير البريدى كالدائع بالعملة الصعبة والدائع باخطار ، وتطوير خدمة الشيكات البريدية ، والعمل على تطبيق نظام الكارت الشخصى بعد الاخذ بالنظام الاالى للخدمة .

- تبسيط إجراءات تحريك اجور بعض الخدمات حتى يمكن تقديمها بالاجر الاقتصادى المناسب .

* تحسين مستوى الخدمة الحالى بما يتلالم مع حاجة العملاء باتباع الاساليب الآتية :

- تحديث ونمذجة المكاتب الحالية ، واعادة انشاء المكاتب الآيلة للسقوط .

- التوسع فى انشاء المكاتب المشتركة للخدمة بين البريد والهيئة القومية للمواصلات السلكية واللاسلكية .

- تبسيط الاجراءات الجمركية المعقدة بالنسبة للطرود .

- إصدار لائحة جديدة للعاملين بالهيئة لتطوير الاجور والحوافز ، وتعديل الهيكل الوظيفى بما يتيح لهم فرص الترقى . مع تلافى العجز فى اعداد السائقين والموزعين بصفة خاصة ، ودراسة امكان تكليف المجندين من السائقين المسرحين من القوات المسلحة بالهيئة ، اسوة بما هو متبع بهيئة النقل العام .

- استكمال وتوفير وسائل النقل البريدى بكافة انواعه ، وخاصة العدد اللازم من عربات السكك الحديدية ، بما يتفق ومتطلبات الخدمة البريدية .

- متابعة ترقيم العمارات ووضع صناديق للبريد فى مداخل العمارات وتثبيت اسماء الشوارع باماكن واضحة ، مع مراعاة عدم تكرارها او سرعة تغييرها على مستوى المدينة الواحدة .

* التوسع فى الخدمة البريدية بمواجهة حجم الطلب المتوقع وتطويرها باستخدام احدث الوسائل التكنولوجية اخذا بما يلى :

- تطبيق نظام الفرز الآلى على مستوى الجمهورية والذى يعتمد على

الترقيم البريدى .

- ادخال الحاسبات الآلية فى التوفير والمخازن والمعلومات والمطابع .

- استخدام الاساليب الحديثة كادخال الحاسبة التحليلية لتحديد تكلفة الاعمال المؤداة ، او تعديل الانظمة ، وتحسين طرق العمل وتبسيطها .

- التوسع فى تطوير خدمتى البريد الدولى السريع والبريد الالكترونى .

- انشاء مراكز الحركة البريدية اللازمة ، والموجود منها الآن أربعة مراكز فقط ، وفقا لبرنامج زمنى تتضمنه الخطط الخمسية المقبلة بما يحقق تغطية هذه المراكز لمواسم المحافظات .

- زيادة عدد منافذ التوزيع وتوفير العدد الكافى من العاملين للوصول الى المعدلات العالمية ، بواقع مكتب لكل ٥٠٠٠ مواطن (بدلا من ٦٦٩٥ حاليا) وعامل بريدى لكل الف نسمة (بدلا من ١٩٢٠ حاليا) وذلك بمعاونة اجهزة الحكم المحلى لتوفير الاماكن المطلوبة وتشجيع افتتاح الوحدات الاهلية بالجهود الذاتية ، مع رفع عمولة الوحدات الاهلية لتشجيع اقبال الاهالى عليها .

- الاهتمام بتطوير نظم التدريب لرفع مستوى اداء الخدمة البريدية وذلك بزيادة عدد المدارس الثانوية للبريد وعدد مراكز التدريب الحالية . مع ادخال التاميل بواسطة الدروس النموذجية .

* تدعيم القطاع الانتاجى للمطابع البريدية عن طريق :

- تحرير مطابع الهيئة من اللوائح والقوانين الحكومية ، اسوة بما هو مطبق بالمطابع الاميرية ، مع اختيار الصيغة الملائمة لتحقيق ذلك .

- الموافقة على قيام المطابع بتصدير انتاجها مباشرة وبمعرفتها .

- السماح للمطابع باستخدام جزء من حصيلتها من العملات الحرة فى استيراد مستلزمات الانتاج .

- ان تتضمن الخطط الخمسية القادمة انشاء مطبعة فرعية على الاقل حتى عام ٢٠١٠ .

* مساهمة وسائل الاعلام بخطة اعلامية مدروسة ومستمرة لإبراز اهمية المدخرات والمزايا التى يحققها صندوق توفير البريد .

السياسة العامة

لتطوير خدمات الاتصال

تؤدي الاتصالات السلكية واللاسلكية دورا هاما في زيادة معدلات التنمية في شتى المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وقد تزايد هذا الدور مع التطور التكنولوجي الكبير الذي تحقق خلال العشرين عاما الماضية في : استخدامات اعمار الصناعة والكياف البصرية والنواير المتكاملة المتنامية في الصغر والحاسبات الالية ، اذ أدى الى فتح جديدة لخدمات اتصالات عديدة ومتنوعة ، لتوفير المعلومات والبيانات بكفاءة تامة وسعات عالية ، بالإضافة الى الاتصالات الهاتفية الأساسية .

على أن الظروف التي مرت بها مصر ، بدءا من الستينات ، صاحبها عدم القدرة على مواكبة التطور في هذا المجال ، فتوقفت مشروعات التطوير والتوسع والاحلال لفترة زمنية كبيرة ، ووصل الأمر - في نهاية السبعينات - الى تدهور الخدمة وعدم القدرة على الوفاء باحتياجات مشروعات التنمية ، وتراكم قوائم الانتظار للمواطنين .

وقد أولى المجلس عناية خاصة لهذا الموضوع ، فبحث القسم الأول من « الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية » ، في دورته الخامسة ، والقسم الثاني منها في دورته السابعة . ويعتبر هذا التقرير استكمالا للدراستين السابقتين .

خطوات التطوير

في الخطة الخمسية الأولى :

بدأت أولى الخطوات الجادة للتطوير عام ١٩٧٩ ، بوضع مخطط شامل لتطوير خدمات الاتصالات حتى عام ٢٠٠٠ ، وعلى ضوء هذا المخطط أعدت الخطة الخمسية الأولى : ١٩٨٢ / ١٩٨٧ ، والتي تقرر فيها تحقيق الأهداف الآتية :

- إحلال سئترات الكترونية حديثة محل أجهزة السئترات من طراز الورتارى باجمالى ٩٥٠٠٠ خط ، اى بنسبة ٢٢٪ من إجمالى الخطوط الالية قبل الخطة .

- التوسع في إنشاء سئترات جديدة ، على أن تكون من الطراز الإلكترونى التماثل ، وبحيث يرتفع إجمالى عدد الخطوط من ٥٤١.٠٠٠ الى ١.٤٥٠.٠٠٠ ، وبذلك ترتفع نسبة عدد الخطوط من ١.١٩ الى ٢.٨٤ لكل ١٠٠ فرد من السكان .

- خفض نسبة السئترات اليدوية من ١٢٪ الى ٦.٥٪ .

- إحلال الشبكات الأرضية للمشتركين باستخدام كوابل الجبلى فيك بدلا من الكوابل الورقية ، واستخدام أحدث أساليب التوصيل للشبكات الفرعية ، وإتمام توصيلات المشتركين على الأسس الفنية السليمة .

- التوسع في شبكة الميكرويف بالقاهرة وإنشاء شبكة جديدة بالاسكندرية لرفع كفاءة الاتصال بين السئترات الموجودة بالخدمة وتوفير الوسط التراسلى بالنسبة للسئترات الجديدة . هذا بجانب كوابل الألياف الضوئية لادخال التكنولوجيا المتقدمة في مجالات الاتصالات ، علاوة على قلة تكاليفها بالمقارنة بوسائل الاتصال الأخرى .

وقد أمكن تحقيق أهداف الخطة الخمسية الأولى ، مع تجاوزها في بعض الميادين ، مما كان له أثره في تغيير الصورة التي كانت عليها الاتصالات في مصر قبل بدء تنفيذ الخطة ، من حيث رفع كفاءة الخدمة وتحسن الاداء ، وتوفير الخدمات لمشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، والمدن الجديدة ولجماهير المنتظرين .

موقف الخطة الخمسية الثانية (٨٧/ ١٩٨٨ - ٩١ / ١٩٩٢):

تستهدف هذه الخطة ما يلي :

- اتساع شبكات الخدمات التليفونية للوصول بالسعة التليفونية الى نحو مليونى خط فى عام ١٩٩٢/٩١ .

- توفير خدمات الاتصال للمجتمعات العمرانية الجديدة .

- التوسع فى شبكة النداء الآلى لتشمل جميع المراكز والقرى بالمحافظات .

- دعم شبكة الاتصالات الدولية لدعم التبادل التجارى مع العالم الخارجى ، وخدمة المصريين العاملين فى الخارج .

- توفير استخدام أنظمة الاتصال الحديثة لنقل المعلومات والبيانات تمشياً مع التوسع فى استخدام الحاسبات الآلية وبنوك المعلومات .

- التصنيع المحلى للسنترالات الالكترونية .

وغنى عن البيانات أن ما يتضمنه هذا التقرير من سياسات عامة وتوصيات ، يعد بمثابة برامج تنفيذية تسهم - اذا دخلت مرحلة التنفيذ على مراحل - فى تحقيق أهداف الخمسية الثانية وما يتلوه من خطط حتى عام ٢٠١٠ .

اقتصاديات خدمات الاتصالات :

أظهرت الدراسات الخاصة باقتصاديات الخدمة أنه برغم التطور الذى حدث فى خدمات الاتصالات وزيادة عدد المشتركين ، إلا أن النتائج التى تحققت فى خلال أعوام الخطة الخمسية الأولى ، تبين أن الخدمات المحلية حققت عجزاً قدره ٥٨.٢٠٨.٠٠٠ جنيه فى عام ١٩٨٢/٨٢ ، وتزايد هذا العجز فى الأعوام التالية حتى بلغ ١١٣.٥٧٩.٠٠٠ جنيه عام ١٩٨٧/٨٦ ، ومن بين أسباب هذا العجز : انخفاض التعريفات للخدمات المحلية بما لا يتناسب مع التكلفة الفعلية لها .

وعلى سبيل المثال ، فإن تكلفة إنشاء الخط الواحد زادت من حوالى ١٥٠٠ جنيه عام ١٩٨٢ حتى بلغت حوالى ٣٥٠٠ جنيه عام ١٩٨٧ ، نتيجة لارتفاع سعر التميرل للمكون الأجنبى ، وفرض رسوم جمركية ابتداء من عام ١٩٨٦ ، بنسب تتراوح ما بين ٥٪ و ٥٠٪ .

ترشيد استخدام الخدمة التليفونية :

للوصول الى هذا الهدف يتطلب الأمر وضع بعض الضوابط

والتدابير ، علاوة على الوعى الجماهيرى المطلوب للاستفادة الكاملة من تلك الخدمة على أعلى مستوى . ومن أهم هذه الضوابط ما يلى :

- توفير تكاليف خطوط الربط الاضافية التى قد تستلزمها زيادة الاحمال لوىبقى الوضع على ما هو عليه .

- تنفيذ أكثر من بديل لخطوط الربط بين السنترالات داخل المدن وبينها ليتم الاتصال عن طريق الكوابل وشبكات الميكرويف ، علاوة على كوابل الالياف الضوئية ، لضمان زيادة نسبة كفاءة الاتصالات فى حالة تعطل أى من هذه البدائل .

التدريب والبحوث :

واكب استخدام التكنولوجيات الجديدة المتطورة الاعداد الجيد للقوى البشرية بتوفير التدريب اللازم فى جميع المجالات ، وعلى الأخص السنترالات الالكترونية ونظم التراسل الرقمية والالياف البصرية واستخدامات الأتمار الصناعية والحاسبات الآلية ، بالاضافة الى تدريب العاملين لرفع كفاءاتهم فى الفروع الفنية والادارية والحركة . وقد تم تدعيم المركز الرئيسى للتدريب بمدينة نصر بجميع الأجهزة الحديثة اللازمة للتدريب ، كما تم انشاء مركزين جديدين : أحدهما بالقاهرة والآخر بالاسكندرية .

أما عن البحوث ، سواء كانت تقوم بها أجهزة البيئة أو الجامعات ومراكز البحوث الأخرى ، فيتعين أن تراكب التقدم التكنولوجى المطرد فى مجالات الاتصالات من ناحية ، وتعمل على حل مشكلات التطبيق المحلية من ناحية أخرى .

الملاح الرئيسى لاستراتيجية تطوير الاتصالات حتى عام ٢٠١٠

لما كان التقدم التكنولوجى مطردا فى عالم الاتصالات السلكية واللاسلكية ، ولواكبة هذا التقدم - فإن الاستراتيجية المستقبلية يجب أن تسير وفقاً للأسس التالية :

- تغيير طرازات السنترالات الالكتروميكانيكية الى طرازات الكترونية رقمية ، علماً بأن هذا النوع من السنترالات سوف يبدأ تصنيعه محلياً فى الخطة الخمسية الثانية (٨٧/ ٨٨ - ٩٢/٩١) .

- تعميم الخدمة الآلية بالقرى باحلال السنترالات اليدوية والنصف آلية الى سنترالات توابع الكترونية وربطها بشبكة النداء الآلى ، للوصول بالنسبة الآلية الى ١٠٠٪ .

- انشاء ستراتالات جديدة بحيث تصل الكثافة الى عشرة تليفونات لكل مائة من السكان على مستوى الجمهورية ، مع رفع هذه النسبة لكل مائة من القاهرة والاسكندرية لتصل الى ٢٠ ٪ .

- إحلال شبكات الكوابل المحورية للخطوط الرئيسية بكوابل الألياف البصرية ، مع تعميم الأنظمة الرقمية باستخدام التشكيل النبضى على شبكات الكوابل والميكرويف .

- التوسع فى استخدام التوابع الرقمية لميكنة جميع القرى ، وادخال الخدمات التى كان من المستحيل الحصول عليها مع الستراتالات التماثلية .

- تطبيق نظام شبكات توصيل الخدمات المتكاملة لجميع وسائل الاتصال ، حيث يتم توحيد نظم الاتصالات خلال ستراتال موحد لخدمة كل من مشتركى التليفونات ومشتركى التليكس وكذلك مشتركى خدمة نقل المعلومات ، وباستخدام هذا النوع من الستراتالات يمكن التوسع فى استخدام العدد الرقمية وازضافة خواص جديدة للمشاركين مثل الفيديو تكست والبريد الالكترونى وبطاقات الائتمان والتليفون المرئى وغيرها .

- دعم شبكة الاتصالات الفضائية عن طريق :

× الاستمرار فى تطوير المحطتين الأرضيتين بالمعادى ، واللتين تعملان مع أقمار المحيطين الاطلنطى والهندي (انتلسات) ، لمواكبة التطور المتوقع باستخدام أجيال جديدة من أقمار الاتصالات .

× انشاء المحطة الأرضية للعمل مع أقمار الاتصالات البحرية فوق المحيط الهندي (أنمارسات) وبذلك يتم دعم خدمة الاتصالات مع السفن ، مع توفيرها أيضا لشركات الطيران .

× انشاء المحطات الأرضية اللازمة للعمل مع الشبكات الفضائية الاقليمية مثل القمر الصناعى العربى والقمر الصناعى الافريقى .

× التنسيق مع اتحاد الاذاعة والتليفزيون لتنفيذ مشروع القمر الصناعى المصرى والمحطات الأرضية المحلية .

- التوسع فى خدمة التليفون اللاسلكى للسيارات لتغطى جميع طرق الجمهورية بالدلتا والوجه القبلى ومدن القناة وسيناء ، وتوفيرها أيضا لجميع وسائل النقل المتحركة مثل السكك الحديدية والنقل النهري .

٢٥٠

- تحسين الخدمات الجماهيرية بتعميم المكاتب النموذجية لخدمات التليفون والتلفراف والتلكس ونقل المستندات ونشر تليفونات للاتصالات المحلية والدولية والتى تعمل بنظام الكروت المغنطة ، بحيث يتطور عددها من ٠.٨ الى ٠.٥ ٪ من عدد الخطوط طبقا للكثافة السكانية للكيلومتر المربع باجمالى ٣٥٠٠٠ تليفون عملة .

- ضرورة انشاء شبكة قومية موحدة لنقل المعلومات باستخدام نظام (PACKET SWITCHING) على أن يبدأ تنفيذ المرحلة الاولى منها عام ١٩٨٧ لتغطى الاحتياجات العاجلة بالقاهرة والاسكندرية وبعض المراكز الرئيسية بالوجهين البحرى والقبلى ، مع ربطها بالشبكات النوايية ، على أن تستكمل فى مراحل تالية حتى عام ٢٠١٠ ، لتغطى باقى مدن الجمهورية مع استكمال ربطها بالشبكات الاقليمية والدولية .

التوصيات

وعلى ضوء هذا التقرير - وكذلك تقريرى المجلس فى دورتيه الخامسة والسابعة بشأن الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية - يوصى بما يأتى :

* العمل على تحقيق الميكنة الكاملة على مستوى الجمهورية للاتصالات الهاتفية .

* التركيز على أهمية توفير وسائل نقل المعلومات والبيانات ، كأساس لتحقيق التطور فى مختلف المجالات .

* اتخاذ الوسائل الكفيلة بتنفيذ « استراتيجية تطوير الاتصالات حتى عام ٢٠١٠ » ، السابق عرض ملامحها فيما تقدم ، سواء من الناحية الفنية أو الإدارية أو المالية .

مع إعطاء أولوية لما يأتى :

- سرعة تطوير المحطتين الأرضيتين للاتصالات الفضائية - بالمعادى - حتى يمكن مواكبة التطور المتوقع باستخدام أجيال جديدة من أقمار الاتصالات .

- إتمام الدراسات والبرامج التنفيذية لانشاء :

• المحطة الأرضية للعمل مع أقمار الاتصالات البحرية فوق المحيط الهندي (أنمارسات) لدعم خدمة الاتصالات مع السفن ، وتوفير هذه الخدمة - كذلك - لشركات الطيران .

الى ١٠٪ ، بما يواكب التقدم المستمر في مجال تكنولوجيا الاتصالات .
* النظر في استمرار تطبيق سياسة تنفيذ التليفونات بالنظام
العاجل الى جانب نظام الاقدمية المطلقة .

سياسة النقل في المجتمعات الجديدة

تناولت المجالس القومية ، منذ دوراتها الاولى ، بحث مختلف
الموضوعات المتصلة بالسكان والتنمية ، باعتبارها من مشكلاتنا ذات
الاولوية الملحة ، فيما يتعلق بالزيادة المطردة في عدد السكان ، وضرورة
استيعابها من خلال تخطيط علمي مدروس . واقتضى الامر ضرورة بحث
الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الاستيعاب ، ومن ثم عنت المجالس القومية
باعداد دراسة موسعة عن : « ملامح سياسة المجتمعات العمرانية
الجديدة » ، وتم انجازها بتاريخ ٢٩/٥/١٩٨٤ .

وقد روى ان تستكمل هذه الدراسات ببحث مستقل عن « سياسة
النقل في المجتمعات الجديدة » ، حتى ترتبط سياسة انشاء المدن
والمجتمعات الجديدة في معادلة واحدة مع : سياسة اختيار الوسائل
المثلى للنقل ، وذلك لتحقيق الترابط بين هذه المدن ، وبين المجتمعات
التقليدية المحيطة بها ، بحيث تتواكب السياستان معا ، وفي اطار قومي
متكامل . وتختص المرحلة الاولى من هذا البحث بالمدن الجديدة المستقلة
القائمة بذاتها ، على أن تمتد المرحلة الثانية لغيرها من المدن .

• المحطات الأرضية اللازمة للعمل مع الشبكات الفضائية الاقليمية ،
مثل القمر الصناعي العربي والقمر الصناعي الافريقي .
* اتخاذ الخطوات العملية لتنفيذ مشروع القمر الصناعي المصري
 بالتنسيق مع اتحاد الاذاعة والتليفزيون .

• التوسع في التصنيع المحلي للسنترالات ، والمعدات ، وكوابل
الالياف البصرية . بالاشتراك مع وزارتي الصناعة والانتاج الحربي ،
ودعوة القطاع الخاص للمشاركة في هذه الصناعة ومنحه ما يحفز على
ذلك ، مع العمل على تطوير إنتاج السنترالات العادية الى سنترالات
رقمية الكترونية .

• التوسع في نشر أجهزة التليفون العمومية بالطرق والميادين
العامة بسائر المدن . مع تطوير الخدمة بها لتشمل الاتصالات الخارجية
إلى جانب الاتصالات الداخلية ، وذلك توفيراً لوقت المواطنين وجهدهم .
* تقوية الخدمة التليفونية بين القاهرة والاسكندرية ، وإعطاء أولوية
لتركيز الخدمة في المناطق الصناعية الهامة ، وتوفير خدمات الاتصال
للريف والمجتمعات العمرانية الجديدة .

• اجراء دراسات موضوعية - بصفة دورية - لكل المتغيرات التي
تطرأ على تكلفة تأدية الخدمة ، حتى يمكن تلافي العجز أولا بلول وعلى
خضوع الحقائق ، على أن يوضع في الاعتبار :

دراسة إمكان تحريك التعريف المحددة عن تركيب الخطوط التليفونية
والاشتراكات السنوية ، دوريا ، بحيث تتناسب مع التكلفة الفعلية ، فيما
عدا الذين يستعملون الخدمة في البيوت من محدودى الدخل . على أن
ينظر في أن يتحمل رجال الأعمال وأصحاب المهن والحرف مقابل
الخدمة بالكامل ، وبحيث يقابل كل تحريك في التعريف تحسن مطرد
في مستوى أداء الخدمة .

• ضرورة الحد من الفاقد والاسراف في الانفاق على الصيانة التي
تستهلك نسبة كبيرة من الميزانية الخاصة بالهيئة وذلك عن طريق :
- استخدام الالياف الضوئية بدلا من اسلاك النحاس .

- الاقلال من المكون الاجنبى ما أمكن ذلك .

• دعم وتطوير التدريب الفنى والاعداد الجيد للقوى البشرية ، بصفة
مستمرة ، ورفع معدل التدريب تدريجيا من ٣٪ من عدد العاملين حاليا

فى مدينة العاشر من رمضان

تقع مدينة العاشر من رمضان شرق طريق مصر الاسماعيلية عند الكيلو ٥٠ غرب القاهرة ، وعلى مسافة ٧٠ كم من الاسماعيلية و ٥٥ كم من بلبيس .

وتشكل مساحتها - التى تبلغ ربع مساحة الدلتا - مثلثا رأسه جهة القاهرة وقاعدته تمتد من جهة الاسماعيلية الى جهة السويس . وقد خطط انشاء المدينة فى هذه البيئة الصحراوية على أساس :
x أن يقوم العمران فيها على النشاط الصناعى بمشروعات متوسطة وخفيفة .

x وأن يبلغ عدد سكانها عام ١٩٧٧ : ٢٢٤ ألف نسمة ، واكتفه لم يبلغ حتى الآن أكثر من : ٤٠ ألف نسمة .
النقل ووسائله :

يتوقع أن وسائل النقل العام هى التى سيفلج الاعتماد عليها فى النقل بالمدينة ، ويقدر عدد الرحلات التى ستقوم بها بحوالى ٧٢٥٠٠ رحلة فى ساعة الذروة الصباحية سنة ٢٠٠٠ .

ويتلخص التخطيط لها فيما يأتى :

النقل داخل المدينة : وتكون وسائله :

- الحافلات المحلية : وتستخدم للنقل داخل الأحياء عندما تستكمل نموها ، وفى المرحلة الأولى يقتصر على النقل بالحافلات العامة باستخدام الطرق المحلية .

- الترام : يخصص مسار لاستخدام الترام بوسط المدينة للربط بينه وبين الأحياء والمنطقة الصناعية فى مرحلة لاحقة ، بعد إجراء دراسة جدوى اقتصادية تثبت جدوى استخدامه ، وتحدد موعد بدء تشغيله .

النقل الاقليمى : وتخصص له ثلاث وسائل هى :

- الاتوبيسات العامة .

- وسيلة نقل سريع (الركاب فقط أو مشتركة للركاب والبضائع) .

مع قيام نظام النقل السريع بين القاهرة والعاشر من رمضان ومنطقة قناة السويس ، وذلك لمواجهة الزيادة المحتملة فى الحاجة الى نقل الركاب والبضائع ، وقد حجزت الأرض اللازمة بوسط المدينة لسير خط حديدى للركاب أو وسيلة نقل اقليمى سريع . على أن تجرى الحركة

المستقبل للركاب تمهيدا لذلك .

x السكة الحديدية : من المقترض - مسبقا - ربط المدينة بخط حديدى من اثنين هما :

٠ وصلة للمدينة بخط القاهرة - السويس .

٠ خط حديدى من القاهرة الى العاشر ثم فايد ، حيث يلتقى بخط الاسماعيلية السويس الحديدى مع تفضيل الخط الثانى ، حيث انه يجعل الوسيلة أسرع ، ويتفادى الانحدارات الشديدة فى خط القاهرة - السويس الحالى .

على أن تخدم المدينة بخط حديدى منذ المرحلة الأولى لنشأتها لأهميته لنقل البضائع من المدينة والىها .

وتوجد ملحوظات على هذا التخطيط ، من أبرزها :

- أن اقتراح استخدام الترام داخليا يحتاج الى دراسة متأنية تبين مدى جدواه ، اقتصاديا وفنيا ، لأن اللجوء الى النقل الكهربائى لا يتم الا فى المحاور التى يتجاوز تدفق الركاب عليها ٢٠٠٠ راكب فى الساعة . وهذا المعدل من تدفق الركاب لا يحتمل تحقيقه فى المستقبل القريب ، كما أن وصل المنطقة الصناعية بالمنطقة السكنية بخط الترام المقترح سوف يقطع طريق القاهرة - الاسماعيلية السريع لوجود المنطقتين على جانبيه ، وهذا أمر غير جائز الا اذا تم بواسطة جسر علوى أو نفق .

- أن اقتراح ربط المدينة بخط سكة حديدية لنقل الركاب فقط ، أو لنقلهم ونقل البضائع ، أمر لا يتطلبه حركة نقل الركاب حتى الآن ، لأن تكاليفه الاستثمارية باهظة . وحتى اذا لم تكن التكاليف باهظة ، فإن انشاءه يقتضى مع فلسفة اقامة المدن المستقلة التى تهدف الى أن يستقر مواطنو المدينة فى مدينتهم ، وأن تقتصر انتقالاتهم الى خارجها على إنهاء المصالح الضرورية ، وإلا أصبحت عبئا على القاهرة أو غيرها من المدن الكبيرة ، وبالتالي يزداد العبء على خطوط المواصلات .

- وأما اقتراح ربط المدينة بخط سكة حديدية لنقل البضائع : فإنه يحتاج الى دراسة مدى جدواه اقتصاديا لما يتطلبه ذلك من تكاليف استثمارية كبيرة ، فاذا جاءت مرحلة تؤكد جدواه الاقتصادية أقيم ليستخدم فى نقل البضائع والركاب ، ويمكن - من الآن - تخصيص

مساحة من الأرض لانشائه فى المستقبل .

- أن هناك نقصا واضحا فى المعلومات عن نظام النقل السائد بين مدينة العاشر من رمضان وكل من منطقتى القاهرة والدلتا ، ولا سيما فى قطاع نقل البضائع ، وإن كان المؤكد أن النقل البرى للبضائع هو النظام السائد ، حيث لا تتوافر معلومات عن حجم النقلات أو ملكية الشاحنات فى كل من جهاز تعمير المدينة والادارة العامة للمرور .

- ومع ذلك فمن تحليل نقلات الركاب الفعلية المسجلة بشركة أتوبيس شرق الدلتا - وهى التى تقوم بالنقل من المدينة وإليها - تبين أن حركة نقل الركاب (الموظفين) تجرى على النحو الآتى : ١٥٪ منها إلى مدينة الاسماعيلية و ٦٠٪ إلى الدلتا و ٢٥٪ إلى القاهرة . أما عن نقلات البضائع فبتحليل البيانات الواردة من هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة ، نجد أن معظم المنتجات ترد موادها الخام من القاهرة ، وأن أسواق توزيعها فى القاهرة أيضا باعتبار أنها السوق الأكثر اتساعا . أما نقلات الزلط ومواد البناء فمعظمها يرد من منطقة المحاجر بطريق القاهرة - بلبيس الصحراوى فى اتجاه الدلتا .

فى مدينة السادات

تقع مدينة السادات على طريق مصر اسكندرية الصحراوى الى الشرق عند الكيلو ٨٥ ، وهى تتوسط ثلاث رؤوس مثلث هى : الى الغرب مراكز وادى النطرون ، وإلى الشرق مدينة الخطاطبة وكوبرى طملاى ، ثم مركز بدر الى الشمال الشرقى ، وجميعها تتبع محافظة البحيرة ادريا .

x وتبعد المدينة عن وصلة الطريق بين الخطاطبة وطريق مصر اسكندرية الصحراوى ببضعة كيلو مترات شماله ، وهى بذلك تعتبر مخدومة بشرايين نقل جيدة ، سواء بالطرق الاقليمية ، أم بالسكة الحديدية ، أم بترعة النوبارية .

النقل ووسائله : تتلخص الملامح العامة للنقل ووسائله بالمدينة فيما يأتى :

تقديرات النقل الاقليمى :

السكة الحديدية : يقع خط امبابه - ايتاى البارود المفرد الى الشرق من المدينة ببضعة كيلو مترات مما يتيح الانتفاع به . وقد توقعت

الدراسات أن تستغل طاقته (٧٠ قطار / يوم) بالتساوى فى نقل الركاب والبضائع ، كما قدرت أن معامل التحميل للركاب والبضائع سوف يزداد الى معدل ٢٠٪ و ٣٥٪ على التوالى . أى أن طاقة الخط ستصبح ٣.٦ مليون راكب / سنة ، و ٨.٣ مليون طن / سنة ، وأنه اذا تحول نظام الاشارات الى التحكم المركزى أمكن زيادة طاقة الخط الى ٩٠ قطار / يوم فيحمل ٤.٦ مليون راكب / سنة ، و ١٠.٧ مليون طن / سنة ، مع وجود فائض احتياطى لنقل الركاب والبضائع يمكنه استيعاب حركة النقل التى يحتاج اليها مشروع تعمير مدينة السادات حتى نهاية عام ١٩٩٢ ، وبعد ذلك أن يستطيع الخط تحمل نمو طلبات نقل الركاب والبضائع الا بازواجه حتى سنة ٢٠٠٠ ، وتكلفة هذا الازواج حوالى ١٥ مليون جنيه باسعار سنة ١٩٧٧ . ويمكن لبعض البدائل أن تقلل من الفجوة بين الطلب على النقل وبين قدرة الخط ، كتحسين معامل التحميل ومراجعة توزيع النقلات بين البضائع والركاب .

النوبارية : يمكن الاستفادة بهذه التربة الملاحية - الممتدة من الاسكندرية الى القاهرة شرقى المدينة بعدة كيلومترات - فى النقل من المدينة والىها ، كما يمكن بادخال مساعدات ملاحية وادارية مضاعفة زمن سير وسائل النقل بالترعة ، فتسير طوال الـ ٢٤ ساعة وذلك باستثمار قدره مليون واحد من الجنيهاات (اسعار ١٩٧٧) مما يتيح استيعاب الحركة المتولدة عن مدينة السادات حتى ٢٠٠٠ .

الطرق الاقليمية : وتشمل :

• الطريق الصحراوى : مصر / الاسكندرية الذى يطور لتتضاعف قدرته .

• الطريق الزراعى : مصر / الاسكندرية الذى يوسع مع التحكم فى جزئه الواقع بين القاهرة وبنها .

• طريق الوراق : وهو وصلة صغيرة يجرى تنفيذها - حاليا - بين امبابه والقناطر الخيرية ، وستزداد سعة الطريق ليتضاعف مع بناء جسر جديد على فرع رشيد عند المناشى (غرب القناطر الخيرية) .

وتقدر التكاليف باسعار ١٩٧٧ بنحو ١٠ ملايين جنيه .

تطوير وتحسين النقل الاقليمى : وتشتمل على :

• وصلات طرق الى الطريق الصحراوى وإلى طريق الخطاطبة

الزراعى .

• وصلة ملاحية من الرياح البحيرى الى المدينة .

• وصلة سكة حديد الى خط امبابه / ايتاى البارود .

السكة الحديدية : يقترح انشاء وحدة سكة حديدية مفردة بطول ٢٥ كم من خط امبابه / ايتاى البارود الى جنوب مدينة السادات لخدمة المنطقة الصناعية بالمدينة ، على أن تدخل هذه الوصلة ضمن مخطط هيئة السكك الحديدية لتلوير الخط بكامله الى مدينة عبد القادر .

وطاقة خط امبابه / ايتاى البارود التى تصل الى ٧٠ قطار / يوم واحتياطى نحو ١٧ قطار ، كافية لاستيعاب حركة النقل للمدينة ، ويمكن زيادتها فى المستقبل عند الحاجة الى ٩٠ قطار / يوم بازواج الخط ، ويمكن للمدينة فى المرحلة الاولى استخدام مناطق تحميل البضائع ومحطات الركاب القائمة حاليا حتى يبلغ تعدادها ١٥٠ ألف نسمة أو حتى يتم تحسين الخط كله حتى مدينة عبد القادر .

النقل الجوى : تقع المدينة على بعد مناسب من كل من مطار القاهرة الدولى ومن موقع مطار الاسكندرية المزعم بئاؤه ، ويمكن قطعه بواسطة رحلات مكوكية بالحافلات ، تستغرق ما بين ساعة وساعة ونصف ، ويوفر هذا الوضع خدمة جوية كافية للمدينة .

النقل الحضرى داخل المدينة : بنيت تقديراته على اساس المعلومات التاريخية عن مدينة القاهرة ، مع ملاحظة الفرق بين المدينتين وتعميم الخصائص الاقتصادية والاجتماعية المؤثرة .

ملكية السيارات الخاصة : تقدر الدراسة أن ١٥ ٪ من الرحلات فوق نصف كم ستتم بالسيارة الخاصة ، و ٥٥ ٪ منها ستتم بالنقل العام ، ونحو ٢٠ ٪ سيرا على الاقدام .

الارتكان المنزلى :

قدرت دراسته فى القاهرة : أن المنشأ أو المقصد يكون المنزل فى نحو ٩٦ ٪ من الرحلات اليومية ، وهى نفس نموذج مدينة السادات ، وهذا له تأثيره فى تخطيط استخدامات الاراضى فى المدينة وتوزيع المناطق السكنية وتفاعلاتها مع النشاطات والمراكز الأخرى بحيث يكون مخطط النقل على شكل عمود فقرى مركزى ، وحوله مناطق الايواء لتقليل مسافات السير ، مع استخدام محاور مركزية فى الاحياء تضم

٢٥٤

المدارس ونسبة رحلاتها نحو ١٥ ٪ .

الاحتواء المركزى والكثافة السكانية :

تبلغ الكثافة السكانية المخططة للمدينة ١٤٥ نسمة / هكتار ، وهى عالية نسبيا اذا قورنت بكثافة مدينة نصر والعاشر من رمضان ، ولكن هذا سيقال مسافات الرحلات مما يخفف أعباء أنظمة النقل ، وسيكون شكل المدينة العام مريعا عندما يبلغ تعدادها ٠.٥ مليون نسمة ، مما يقال مسافات الاتصال بين المناطق المختلفة ولا يفضلها الا الشكل الدائرى .

النقل العام :

تقترح الدراسة استخدام نظام الحارات الخاصة للنقل العام وذلك لرفع سرعات النقل عليها ، ولهذا أثره المعادل تماما لاختيار الوسائل العادية للنقل ، سواء فى ذلك الحافلات أو السكك الحديدية الخفيفة أو غيرها .

والسرعة العالية للنقل داخل المدينة ، فانه يقترح إنشاء نظام نقل يعتمد على حارات خاصة بالحافلات ، ويمكن حساب معدل التقاطر على أساس نقيقتين ، وباستخدام ثلاث مركبات ترام سريع فى القطار الواحد يمكن نقل ١٨ ألف شخص فى كلا الاتجاهين .

كما يمكن الوصول الى نظام نقل سريع على الخطوط نفسها بقدرة ٤٠ ألف راكب / ساعة ، مع استخدام نظام قيادة آلى فى قطارات الجر ، واسخال بعض التحسينات على المركبات والمحطات . وقد يعيب هذا النظام تكلفته العالية ، ولكن تكاليف تشغيله بالنسبة الى تكاليف انشائه قد تكون اقتصادية .

ومع ذلك فبتصميم هندسى مناسب ، يمكن عمل نظام الحارات المستقلة بمسافات ٢٠ متر ، بما يمكن من استيعاب الحركة المتوقعة فى المدينة مع استخدام تكنولوجيا متقدمة .

فى مدينة العامرية الجديدة

تقع مدينة العامرية الجديدة الى الغرب من طريق القاهرة - الاسكندرية الصحراوى بمسافة ٢٥ كم ، وتتوسط مثلثا ، رأسه الى الجنوب فى اتجاه القاهرة حيث مدينة النوبارية ، وقاعدته الى الشمال وتعتمد بين مدينتى برج العرب شرقا والحمام غربا .

والمسافة من العامرية الجديدة الى النوبارية نحو ٥٠ كم ، والى برج العرب ١٢ كم ، والى الحمام ١٠ كم ، والى مدخل وصلة حوش عيسى ١٥ كم ، أما المسافة الى الاسكندرية فتبلغ ٥٠ كم .

وتمتاز مدينة العامرية الجديدة على مدينتي العاشر من رمضان والسادات - الواقعتين في بيئة صحراوية - بموقعها في مجتمع زراعي ، حيث تحيط بها منطقة غرب النوبارية التي يستصلح بها نحو ٣٠٠ ألف فدان ، وأنشئ بها ١٤٧ قرية حديثة الطراز ومشروع كبير للحوم الداجنة ، كما أنها تتكامل مع منطقة أبو المطامير - جنالكليس ذات المساحات الكبيرة من الكروم .

وتوجد بالمنطقة شركات زراعية هامة ، مما يجعل البيئة أكثر تطوراً من البيئة الريفية التقليدية ، ويساعد على انتشار نوع العمالة اللازمة لتشغيل وصيانة آلات الري الزراعية ، ومن هنا فمدينة العامرية الجديدة تقع في بيئة أهلة بالسكان ، يقدر عددهم بنحو ٢٠٠ ألف نسمة ، وتتكامل في نموها مع المنطقة مما ينشأ معه حركة نقل وانتقال محلية للأفراد والمنتجات ، الى جانب الحركة الاقليمية الى المدينة ومنها ، ومن ثم الارتباط بالاسكندرية والدلتا (حوش عيسى) والقاهرة بواسطة الطريق الصحراوي .

النقل ووسائله :

وتتلخص تقديراته فيما يلي :

نقل البضائع :

• قدرت جملة البضائع من المدينة واليها - شاملة البضائع الاستهلاكية والخامات ومستلزمات الانتاج - في العام العاشر بحوالي ١,٢٢٥ مليون طن ، ترتفع في العام الخامس والعشرين الى حوالي ٤,١٣٥ مليون طن .

نقل الركاب :

• يتوقف حجم الحركة المتولدة بين المدينة ومناطق الجذب الاقليمي

على عدة أسس هي :

x عدد السكان في هذه المناطق

x مقدار المسافة بين كل منها وبين المدينة .

x مقدار النسبة بين قوة العمالة في المدينة وعدد الوظائف المتاحة

بها ، وكذلك في المناطق المحيطة بها .

وفي ضوء ذلك وعلى اساس ان عدد السكان في العام العاشر يبلغ ١٥٣ الف نسمة منها (٤٥ الف عمالة) وفي العام الخامس والعشرين يبلغ ٥١٠ آلاف نسمة ، منها (١٥١ الف عمالة) ، فقد قدرت الدراسة أن جملة الرحلات اليومية في العام العاشر ستبلغ حوالي ١٦ ألف رحلة ، ترتفع في العام الخامس والعشرين الى حوالي ٦٢٠٥٠ رحلة .

كما تم تقدير عدد الرحلات في ساعات الذروة بمقدار ٢٣٠٠ رحلة في العام العاشر ، ترتفع الى ٨٥٢٠ رحلة في العام الخامس والعشرين ، وأن ٢٥ ٪ من هذه الرحلات ستتم بالسيارات الخاصة والتاكسي ، و ٥٠ ٪ بالاتوبيسات ، و ٢٥ ٪ بالقطارات .

شبكة الطرق الاقليمية :

بينت الدراسة ما يأتي :

- ملامسة طريق القاهرة - الاسكندرية لتطويره الى طريق سريع يتكون من أربع حارات في كل اتجاه .

- ملامسة الطريق الساحلي : اسكندرية - مطروح بتوسيعه الى أربع حارات .

- تحسين الوصلة من الطريق الصحراوي الى حوش عيسى .

- تطوير الوصلة من الطريق المحلي : بهيج الى العامرية الشرقية ليصبح حارتين ، ثم تطويرها فيما بعد ، لتصبح طريقاً سريعاً ذا أربع حارات .

- تطوير الوصلة من شرق برج العرب حتى الطريق الساحلي الى طريق ذي حارتين ، ثم تطويرها بعد ذلك الى طريق مزدوج ذي أربع حارات .

السكة الحديدية :

من الممكن أن يخدم خط السكة الحديدية المفرد (اسكندرية - مرسى مطروح) مدينة العامرية الجديدة بأحد اسطويين :

- انشاء وصلة مباشرة بين المدينة وبين الخط الحديدي الحالي غرب بهيج بحيث ينتهي غرب المدينة أو شرقها أو داخلها .

- انشاء محطات نهايات للركاب والبضائع قرب مدينة بهيج أو مدينة برج العرب ، وأضمان سهولة الانتقال الى المدينة يلزم انشاء وصلة السكة

الحديدية المباشرة ، على أن تكون محطات الركاب والبضائع قرب بهيج أو برج العرب - فى المراحل الأولى فقط - وذلك لقلّة تكلفتها وإمكان انشائها بسرعة .

وعلى أية حال ، فقد انتهت الدراسة فى هذا الصدد الى أنه ينبغي أن تزداد قدرة الخط الحديدى الساحلى الموجود حاليا بالتدريج ، وبالتوازي مع ازدياد الطلب على النقل للركاب والبضائع . ولكن بعد العام الخامس والعشرين فإنه يتبقى انشاء وصلة حديدية - ذات نهايتين - مباشرة إلى المدينة ذاتها لخدمة نقل الركاب والبضائع .

الطرق المائية :

يمكن الاستفادة فى المرحلة الأولى من مسافات الـ ٢٠ كم الأخيرة من ترعة النوبارية وهويس المالح ذى القدرة العالية فى شحن البضائع الى ميناء داخلى فى منطقة العامرية الشرقية (المدينة القديمة) حيث ينشأ مركز لنقلها الى داخل البلاد وإلى العامرية الجديدة ، وهذا سيساعد على تخفيف الاختناق بميناء الاسكندرية ، ويقلل تكلفة النقل البرى لمسافة ٣٠ كم .

ويوجد لهذا الاقتراح بديل وهو : انشاء مجرى مائى بين الغرد الساحلية وأول سلسلة تلال ، ويتجه من النوبارية الى « بهيج » مسافة ٢٧ كم وإلى برج العرب مسافة ٣٠ كم ، وإذا أنشئ هذا المجرى فإنه مع خدمته للمدينة سيخدم المحطة النووية وخط سوميد والمنطقة الصناعية فى كنج مريوط ، كما يمكن استخدامه لرى الأراضى شمال المدينة ، على أن ينشأ المرسى المائى قرب بهيج (وهو الأفضل) أو قرب وصلة طريق بين برج العرب والطريق الساحلى .

ويوصى بترك مساحة كافية لانشاء هذه الوصلة الملاحية مستقبلًا ، لأن انشائها لن يكون اقتصاديا قبل العام العشرين .

المطارات :

تتضمن خطة هيئة الطيران المدنى انشاء مطار دولى على مسافة ٤٠ كم جنوب غرب الاسكندرية و ١٠ كم شرق العامرية الجديدة . ومثل هذا المطار الضخم سيكون تأثيره كبيرا على العامرية الجديدة وشمال الدلتا بأكمله .

الانابيب :

فى حالة انشاء صناعة كيميائية قرب مدينة الحمام يعلها مصنع

تكرير الاسكندرية بالمواد الخام ، فإن نقلها بالانابيب يكون اقتصاديا ، ويقدر أنه بعد ٢٥ عاما سينقل ٢٥ مليون طن سواحل الى المدينة سنويا ، كما سيحتاج الأمر الى خط انابيب آخر للمرتجع من المدينة فى حدود ٤٠٠ ألف طن من السواحل والغازات سنويا .

ويمكن انشاء وصلة أنابيب بين المدينة ونهاية خط سوميد عند سيدى كرير فى حالة زيادة الكميات .

النقل داخل المدينة :

الاتوبيس هو الوسيلة الأنسب للنقل داخل المدينة لتوافر الطرق المناسبة ولتمييزه بالمرور اللازمة ، لاسيما فى المراحل الأولى لتطوير المدينة .

آراء واتجاهات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها من مناقشات طويلة ، برزت مجموعة من الآراء والاتجاهات يخلص أهمها فى النقاط الآتية :

- أن مشروع انشاء ترعة « العبور » بين الاسماعيلية والسويس ، جدير بالتنفيذ ، بصرف النظر عن طبوغرافية المنطقة .

مع ضرورة الاهتمام بدراسة موضوع « الفوائد » المائية نتيجة انشاء المجرى المائية المقترحة فى مناطق صحراوية ، إذ ليس ادينا فائض من المياه لإهداره فى هذه المناطق .

- أن ما تم من عمل مجرى ملاحى - من الدرجة الأولى - بترعة الاسماعيلية ، بين القاهرة ومنطقة القناة ، ينبغي استكماله ، لحيويته وارتباطه بحركة النقل فى شرق الدلتا بصفة عامة ، خاصة بعد انشاء ميناء دمياط .

- أن المنتج المعد للتصدير - من المجتمعات الجديدة - يحتاج الى تحديد الطريقة المثلى لنقله ، سواء من ناحية عنصر السرعة ، أو عنصر رخص التكلفة .

- أن الضرورة تستلزم وجود تصور دقيق لوضع المصانع فى المجتمعات الجديدة ، خاصة فيما يتصل بقرب مناطق المواد الأولية ، وقرب المراسلات ، حتى تكون خطة التصنيع بهذه المجتمعات متكاملة العناصر .

- أنه فى شأن السياحة - بصفة خاصة - ينبغي تحديد مناطق الجذب السياحى ، أثرية وغيرها ، مع اختيار وسيلة النقل التى يفضلها

السياح .

- أن حاجة المجتمعات الجديدة لا تستدعى حاليا - وإلى سنوات قادمة - استخدام النقل بالطائرات ، لأن الحركة بهذه المجتمعات لا تزال فى طور النشأة الأولى .

- أن إحكام خطة النقل فى المدن والمجتمعات الجديدة ، يستدعى اجراء دراسة اقتصادية عن مختلف وسائل النقل : البرى ، والنهرى ، والسكك الحديدية . مع تحديد مدى الافادة من كل وسيلة ، على ضوء مقدار التكلفة .

التوصيات

وعلى ضوء ما سبق جميعه ، يوصى بما يأتى :

توصيات عامة :

* ضرورة توفر نظام للمعلومات يكفل تقديم البيانات المتكاملة عن سير المخطط الاستيطانى الى جانب المخطط الانتشائى .

* انشاء مخطط عام لهياكل النقل التى تربط بين المناطق الاهلة ومناطق التعمير ، كما تربط المناطق والمدن الجديدة بعضها ببعض حتى تبرز ملامح شبكات الطرق والنقل . وذلك بعد اجراء دراسات محددة متأنية تشمل تقدير حجم النقل واتجاهاته ومراحله الزمنية ، واختيار أنسب الوسائل للربط مع الشبكة العامة للنقل من الناحيتين ، الفنية والاقتصادية .

* توجيه قدر أكبر من استثمارات التعمير فى هذه المدن ، لاستكمال البنية الأساسية ، واعداد الأراضى والتقسيم ونماذج المساكن . مع اتخاذ الوسائل المناسبة لزيادة جذب القطاع الخاص والأفراد والجمعيات التعاونية للقيام بعملية البناء وتسويق المساكن ، وبذلك تتوفر موارد مالية وطاقة انشائية لمزيد من مشروعات النقل الكبرى المتكاملة ، ومشروعات الطاقة الكهربائية ، باعتبارها من عناصر التشجيع فى توفير ظروف أكثر ملاءمة لحركة الاستيطان فى هذه المدن .

* زيادة العناية - من جانب أجهزة الادارة المحلية - بابرار مخطط التقسيم الإدارى خصوصاً فى منطقتى غرب وشرق الدلتا ، ليتم ربط المجتمعات الجديدة فى نسيج متكامل . بما يؤدى الى احكام اعداد المخطط العام للنقل .

* التزيت فى تنفيذ مشروعات انشاء أنظمة نقل سريعة تربط المدن الجديدة بالمدن الكبرى المجاورة ، حتى لا تتحول هذه المدن الكبرى الى (فتادق نوم) لقوة عمالة متحركة تنتج يومياً للعمل بالمدن الجديدة لتعود - آخر اليوم - للمدينة الكبيرة المكتظة .

التنقل داخل المدن الجديدة :

* دراسة امكانات توفر الطاقة الكهربائية فى المدن الجديدة بصفة عامة ، الى جانب دراسة مدى ما يمكن تحقيقه منها لإنشاء « الترام » كوسيلة مواصلات داخلية فى بعض هذه المدن ، وكذلك مدى مواكبة انشاء هذه الوسيلة لعمر المدينة الاستيطانى .

* ضرورة المبادرة الى زيادة كفاءة شبكة الطرق فى المنطقة ما بين ميناء دمياط ومحافظات شرق الدلتا لخدمة المجتمعات الجديدة بصفة خاصة .

* ضرورة أن يشمل التخطيط للمستقبل اقامة خط سكة حديدية متكامل على مراحل لربط محور (القاهرة - غرب الاسكندرية - الساحل الشمالى الغربى) يتفرع من الخط الحالى عند الخطاطبة الى مدينة السادات فوادى النطرون فالنويارية فالعامرية الجديدة فمدن الساحل الشمالى - حيث إن هذه المنطقة من مناطق الجذب الاستيطانى لانشاء نطاقات عمرانية ومدن جديدة - نظراً لما تحققه اقامة هذا الخط من استخدامات حيوية لهذه المناطق .

وذلك بعد اجراء دراسات الجدرى الاقتصادية الضرورية بحيث ترتبط استثمارات لجسامتها بسياسة واستثمارات التعمير ككل .

* النظر فى ارجاء انشاء وصلات ملاحية لتوصيلها بالمجارى الملاحية القريبة من المجتمعات الجديدة ، حيث ان حجم الحركة الحالى بها لا يحتاج الآن لطاقة نقل هذه الوسيلة على أن تحجز أراضى لهذه المشروعات بحيث لا يتم تنفيذها الا بعد أن يتضح مدى سير حركة الاستيطان فى المدن الجديدة .

* ان تتم دراسة انشاء مطار العامرية فى نطاق مخطط شامل للمطارات على المستوى القومى ، حيث إنه لن يقتصر على خدمة هذه المدينة .

السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية

ان النقل البحرى هو الوسيلة الرئيسية لنقل التجارة العالمية لرخص تكاليفه ، ولذلك تهتم جميع الدول - ولاسيما ذات الحجم الكبير فى صادراتها و وارداتها - بأساطيلها اهتماما فائقا ، وتدعمها بمختلف وسائل الدعم فى اطار نظرة قومية واقتصادية تتلخص فيما يأتى :

- ضمان ملكية اسطول وطنى يكون قادرا على نقل تجارتها الخارجية .

- تحقيق القدرة على عدم التأثر بما قد يحكم النقل البحرى الدولى من ظروف الاحتكار الدولى .

- ما يتحقق من عائد مباشر او غير مباشر لصالح ميزان مدفوعات الدولة فى صورة تولونات نقل التجارة الخارجية بالتقد الاجنبى .

- ما تحققه تلك الاساطيل من فرص عمل للمواطنين وبخل قومى للدولة يساعد على تدعيم اقتصادها .

لذلك فقد حرص المجلس فى دوراته السابقة على الاهتمام بدراسة الموضوعات المتعلقة بالموانى المصرية ومستقبلها فى عام ٢٠٠٠ والاسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠ وسياسة وتطوير ورفع كفاءة الموانى ومستقبل صناعة السفن .

والكى تستطيع الاساطيل الوطنية تحقيق الاهداف المشار اليها ، فلا بد لها من تنشيط الخدمات الملاحية اللازمة لخدمتها وخدمة البضائع التى تحملها ، مع تطويرها وتطوير نشاطات الخدمة الملاحية ليواكب كل منهما التقدم العلمى المطرد فى هذا المجال .

لذلك واستكمالا لتلك الدراسة اعد المجلس هذا التقرير .

ويمكن تقسيم الخدمات الملاحية الى ما يأتى :

أولا : الاسطول الوطنى

تتجه سياسة الدولة الى العمل على تنمية الاسطول الوطنى وتطويره الى احدث ما هو منتج ومستخدم عالميا فى النقل البحرى لتؤمن نقل تجارتها الخارجية ، ولاسيما نقل احتياجاتها الاستراتيجية من المواد التموينية ، وتؤمن نقل صادراتها . وللوصول الى ذلك انتهجت الدولة السياسة التى تحقق الاهداف الاتية :

x تنمية الاسطول المملوك للقطاع العام وتحديثه .

x تشجيع القطاع الخاص على تملك السفن من أى نوع وبأى حجم من الحمولة .

x انشاء شركات مشتركة فى اطار من أحكام قوانين الاستثمار .

وقد تم تعديل التشريعات بما يحقق هذه الاهداف الثلاثة .

وكان من نتيجة ذلك أن زاد نشاط القطاع الخاص فى تملك السفن وأن لم يبلغ القدر المستهدف ، نتيجة احتياج هذا النشاط الى رؤوس اموال كبيرة غير متاحة للقطاع الخاص . وحتى لو اتاحت له فإنه يفضل استثمارها فى أنشطة اقتصادية أخرى بسبب قلة عائد هذا الاستثمار فى الوقت الحالى لتأثير مشكلة ديون العالم الثالث على حجم التجارة الدولية .

وقد حققت هذه السياسات نموا فى عدد السفن وفى حمولتها الكلية الساكنة ، فقد كانت فى ٣٠ / ٦ / ١٩٨٠ : ٧٠ سفينة حمولتها الكلية : ٥١٩,٩٤٣ طن ، فصارت فى ٣٠ / ٦ / ١٩٨٨ : ١٣١ سفينة حمولتها الكلية : ١,٣٣٦,٦٧٨ طن .

ومن بين سفن الاسطول سفن احدث واكبر حجما ، يمتلك منها :
- شركات القطاع العام ٤٠ سفينة ، مجموع حمولاتها الكلية الساكنة ٣٩٨,١٧٠ طن / ٩٨٨ راكبا .

- والشركات الاستثمارية التى يملك معظم رؤوس اموالها قطاع النقل البحرى ١٢ سفينة ، مجموع حمولاتها الكلية الساكنة ٤٣٥,٧٧٢ طن .

- والشركات الاستثمارية بالمشاركة بين رأس المال المصرى والاجنبى تمتلك سفينتى ركاب وثلاث سفن بضائع عامة وناقلة حبوب .
وقد ترتب على تنمية الاسطول الوطنى أن أصبحت مصر تملك اسطولا يوفر احتياطا استراتيجيا وقوميا يحقق للدولة قدرة مواجهة الظروف الاقتصادية العالمية فى تأمين نقل تجارة مصر الخارجية ، وذلك بشرط الاستمرار فى تحديثه وتنميته بالقدر الذى يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية للدولة .

ولذلك فانه من الضرورى انتهاز السياسة الآتية :

- نقل اكبر قدر ممكن من البضائع المتاحة للتجارة الخارجية للدولة على الاسطول الوطنى لتحقيق قدرة تشغيله اقتصاديا .

- اعفاء الشركات الملاحية من الضرائب ، او منحها خفضا خاصا فى نسب الضرائب التى تطبق عليها .

- اعفاء مستلزمات السفن المستوردة ، والتى ليس لها نظير من الانتاج المصرى ، من الجمارك .

- سداد مستحقات شركات الملاحة الوطنية من النولونات المستحقة على النولة بأسرع وقت لتوفير السيولة اللازمة لها ، لان تأخير اجهزة الدولة فى السداد للمدد التى تتجاوز ستة اشهر يلحق الضرر بشركات الملاحة .

ثانيا : الموانى المصرية

× من المعروف ان النقل البحرى اهم وارخص وسيلة لتبادل التجارة الخارجية التى يزدهر بازدهارها الاقتصاد القومى ، وتمثل الموانى

مكونا رئيسيا من مكونات النقل البحرى التى ترتبط عن طريقها الدولة بالدول الاخرى التى تتعامل معها تجاريا .

ولذلك فانه من الضرورى توسيع الموانى وتطويرها لتساير تطور حجم التجارة الخارجية للدولة وتنوعها ، وايضا تطوير طرق النقل الداخلى بالدولة ووسائله ، حتى لا تتكدس البضائع بالموانى ، او تضطر بعض السفن الى الانتظار خارج الموانى لعدم توافر الارصفة المعدة لاستقبالها ، وما يلحقه ذلك من اضرار باقتصاد الدولة .

× وقد كلفت الدولة قطاع النقل البحرى باعداد خطة مدروسة لتطوير الموانى المصرية الحالية وانشاء « موانى » جديدة ليتناسب ذلك مع التطور المتوقع فى حجم التجارة الخارجية واتجاهاتها .

كما سبق ان قام المجلس - منذ سنوات - بتقديم دراسة متكاملة عن خطة الموانى المصرية حتى عام ٢٠٠٠ ، الا انه قدم فى السنوات الخمس الاخيرة العديد من الدراسات المعاملة من بيوت الخبرة المصرية والاجنبية لتقدير طاقة الموانى المصرية ومدى الحاجة الى تطويرها ، والى انشاء الموانى الجديدة اللازمة .

× خطة تطوير الموانى المصرية لاستيعاب الطاقة الحالية والمستقبلية :

قدرة اللجنة الفنية الاستثمارية للموانى - مؤخرا - ان حجم تجارة مصر الخارجية عام ٢٠٠٠ سيصل الى حوالى ٤٧ مليون طن ، الا ان بيوت الخبرة العالمية اختلفت فى تقدير هذا الحجم وتراحت تقديراتها بين ٣٧ مليون طن / سنة ، و ٨٠ مليون طن / سنة .

ومن الثابت ان طاقة الموانى المصرية جميعها منذ عام ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٨٠ لم تكن تتناسب مع حجم التجارة الخارجية للدولة لانها كانت ١٦ مليون طن ، بينما بلغ حجم التجارة الخارجية ٣٥ مليون طن . مما ادى الى تكدس السفن بالموانى ، وتحملت النولة غرامات انتظارها الذى ترتب عليه ايضا رفع قيمة نواتجها ، وخسرت مالا يقل عن ١٥ مليون جنيه مصرى سنويا ، مما دعا الى وضع خطتين لمواجهة الموقف :

احدهما عاجلة ، والثانية طويلة المدى .

خطة التطوير العاجلة

وكان الاساس فى هذه الخطة رفع كفاءة الموانى الرئيسية بزيادة كفاءة أرصفتها الموجودة وانشاء « موانى » جديدة ، وتطوير الممرات المائية ، وزيادة مساحات التخزين وطاقاته ، واستخدام أحدث معدات الشحن والتفريغ الآلى ، وتدريب العمالة اللازمة لاستخدامها بصورة مكثفة ، وانشاء صوامع غلال ، والتصريح باستخدام صوامع أسمنت . كما روى انشاء محطة للحاويات بالاسكندرية على أحدث مستوى من المعدات ، وبذلك تنخفض ما تتحمله الدولة من غرامات التأخير .

الخطة طويلة المدى :

وتقتضى بضرورة انشاء « موانى » اضافية ، واحدة فى الدخيلة لتكون مكملة لميناء الاسكندرية لخدمة اغراض الصناعة ، بالاضافة الى ارسفة تجارية ، وثانية فى الادبية التى تعتبر امتدادا لها .

وقد دخل ميناء دمياط خط الانتاج فعلا ، وكذا ميناء الادبية ، وتم تشغيل ميناء الدخيلة جزئيا ، ومن المنتظر الانتهاء من انشائها وتشغيلها بكامل طاقتها فى نهاية عام ١٩٩٠ .

ثالثا : الخدمات التى تؤدى للسفن والبضائع

وتتخصص هذه الخدمات فى الآتى :

نشاط الشحن والتفريغ :

وهو من أهم أنشطة خدمات السفن والبضائع بالموانى ، وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ انخفضت مدة بقاء السفن بالميناء ، بما ينعكس اثره على تحديد مستويات النولونات ، وزيادة الطاقة الراسية للموانى واقتصاديات تشغيل السفن .

وهذا النشاط مسئول ايضا عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل لمخازن الايداع ، وكلما قل تعرض البضائع للتلف انخفضت قيمة التأمين عليها بالميناء .

وينقسم هذا النشاط الى نوعين هما :

٢٦٠

- نشاط الشحن والتفريغ التقليدى .

- نشاط تداول الحاويات .

وقد سبق ان انشئت ثلاث محطات لذلك بالاسكندرية ودمياط وبور سعيد . وقد تم انشاء ما يلزم من طرق تربطها بكافة مدن الجمهورية ، وكذا السكك الحديدية اللازمة ، مع الاخذ فى الاعتبار انه جار انشاء ما يأتى :

- جسر (كوبرى) المدخل من داخل ميناء الاسكندرية الى الطرق الرئيسية خارج المدينة .

- بالاضافة الى خطة انشاء جسر (كوبرى) يربط بين محافظتى بور سعيد ودمياط ، ويتحمل وسائل النقل الثقيل ، استعدادا لما سيلزم من تبادل خدمة الحاويات بين بور سعيد ودمياط فى مجال الترانزيت . وقد تم استخدام الحاسب الآلى لتسجيل البيانات والمعلومات - التى لا يكفى فى تسجيلها العنصر البشرى وحده لضخامتها - فى محطة الاسكندرية ، ويجرى ادخاله فى محطة بور سعيد ، وسيتم ادخاله ايضا فى محطة دمياط .

وقد اكتسبت هذه المحطات سمعة عالمية طيبة ، وهى - بما حققت من معدلات خدمة تداول الحاويات - تعتبر فى حكم المعدلات العالمية .

ويقتضى الامر الاهتمام بانشاء محطات للحاويات بالداخل ، فى مراكز متوسطة لمصادر الانتاج للتصدير او الاستهلاك ، بالنسبة للبضائع الواردة داخل حاويات ، على ان تكون هذه المراكز مهيأة للتعامل مع محتوياتها جمرى ، لتنمية هذا النوع من النقل وتسهيل التعامل معه .

نشاط التخزين :

يعتبر نشاط التخزين الجمرى احد الأنشطة الاساسية فى خدمة البضائع الصادرة من الموانى والواردة اليها . اما تخزين البضائع المصدرة ، فلتوفير الشحنات اللازمة لحمولة السفن دون توقف .

وأما تخزين البضائع الواردة ، فلحين اتمام اصحابها الاجراءات اللازمة للافراج عنها جمركيا ، مع توفير الفرصة لاصحاب الشأن لتوفير وسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانى ، حتى لا تتكدس الارصفة بالبضائع .

ومن الطبيعي ان هذا النشاط يتطلب توفير مساحات تكفى لاقامة المخازن اللازمة ، بأنواعها المختلفة لتخزين انواع البضائع ، طبقا لما تتطلبه طبيعتها ، حتى لا تصاب بالتلف .

وتتولى شركات القطاع العام عمليات تخزين البضائع الواردة داخل الموانى ، الى حين اتمام اجراءات الافراج عنها جمركيا ، وتسليمها لاصحابها . وقد انشئت مخازن حديثة بميناء السويس ، ويجرى استكمال خطة مزاولتها لهذا النشاط بباقي الموانى التى ما زالت تنقصها اساليب التخزين الحديثة .

وأما بالنسبة لمخازن الصادرات ، فانه من الضرورى ان يتم وضع خطة لانشائها فى جميع الموانى المصرية ، لما يحققه ذلك من زيادة فى طاقة الارصفة ، وخفض مدد بقاء السفن بالموانى .

نشاط تموين السفن :

يوفر هذا النشاط الاحتياجات اللازمة من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن ، وفى مقدمتها الاغذية « التموينات » .

وتقوم تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة من الانواع التى تقبل السفن على استخدامها ، وكذلك « تموينات » من المنتجات المحلية ، التى اكتسبت سمعة طيبة لدى ملاك السفن .

وأهمية هذا النشاط ، انه فى حكم النشاط التصديرى وتجارة الترانزيت .

ويمارس هذا النشاط اساسا الشركة المصرية للتوريدات والاشغال البحرية ، بجانب العديد من الشركات الاخرى .

ولأثر هذا النشاط فى زيادة الدخل القومى ، حرصت الدولة على تنميته ، فمُنحت له فى الاحتفاظ بايراداته من النقد الاجنبى ،

لاستيراد احتياجاته لتموين السفن ، فى اطار من الرقابة الجمركية ، ومن خلال رقابة شركات التوكيلات الملاحية (القطاع العام) .

نشاط استصلاح السفن :

يقوم بهذا النشاط شركات متخصصة فيه ، حيث ان الكثير من السفن قد يتعطل بالموانى . كما ان الكثير من السفن يقوم باجراء بعض الاصلاحات والصيانة ، اثناء عمليات الشحن والتفريغ بالموانى ، توفيراً للوقت والتكلفة .

ونظرا لتطور بناء السفن ، فقد اصبحت عمليات الاصلاح لا تقتصر على البدن والآلات الميكانيكية ، بل امتدت الى اصلاح العديد من الاجهزة الالكترونية التى تستخدم فى تسيير السفن .

وقد توافرت امكانات هذا الاصلاح بميناء الاسكندرية ، وامتدت الى ميناء دمياط بقدر محدود بمستوى نشاط النقل فيها ، وبميناء بور سعيد وبميناء السويس .

ولوقع مصر الجغرافى ، فانه من الممكن زيادة حجم عمليات اصلاح السفن بالموانى المصرية بالامكانات الموجودة حاليا ، اذا نجحت ادارة وحدة اصلاح السفن فى التسويق لعمليات الاصلاح الكبيرة لتتم فيها عميرات السفن الجسيمة والدورية ، ومما يساعد على نجاح هذا التسويق عرض اسعار منافسة لمناطق الاصلاح القريبة من مصر ، ومن بينها مالطة وقبرص .

وبذلك تصبح ترسانات بناء السفن واصلاحها مصدرا لجلب دخل اضافى للدولة بالنقد الاجنبى .

نشاط ربط البضائع :

ويقوم بهذا النشاط الشركة المصرية لاعمال النقل البحرى . اذ تتولى تأمين التجارة الخارجية للدولة وهى المختصة بربط بضائع الحكومة والقطاع العام ، وتتم عمليات الربط هذه على السفن رافعة العلم المصرى ، وما يزيد عن امكاناتها يتم ربطه على السفن الاجنبية .

وكما زاد حجم البضائع التى تملك هذه الشركة ربطها فى سوق

النقل البحرى ، كانت قادرة على الحصول على نولونات مخفضة ، مما يحقق فى النهاية تخفيفا من عبء ميزان مدفوعات الدولة .

هذا بالاضافة الى توفير قدرات نقل البضائع من الموانى التى لا تتردد عليها السفن المصرية .

ويتم ربط بضائع القطاع العام والحكومى عند الاستيراد بنظام (فوب) وعند التصدير بنظام (سيف) وهذان النظامان يحققان زيادة فى حجم البضائع التى يتم ربطها بمعرفة الشركة .

والقطاع الخاص ليس ملزما بربط البضائع عن طريق هذه الشركة ، ولذلك يحسن ان تجتذبه بمنحه فرصا للنقل بأسعار مخفضة ، او منحه مميزات تشجعه على ربط بضائعه عن طريقها .

وقد ساد اتجاه جديد فى نقل البضائع متعدد الوسائط - بحرية وبرية - بأن يتم التعاقد على أن يشمل النقل بجميع مراحله البحرية والبرية ، وذلك يستدعى انشاء شركة تتولى القيام بهذا النوع من النقل ، نشاط الوكالة الملاحية :

ويتعمل هذا النشاط فى القيام بالاجراءات اللازمة لتمكين السفن الاجنبية من دخول الموانى المصرية ، وتكليف الجهات التى تقوم بالخدمات التى تلزم للسفينة او بضائعها ، مع القيام بسداد مستحقات كل هذه الاجراءات خصما من حسابات السفن لديها والتى تغذى من اموال ملاكها ، وبذلك تعتبر الوكالة الملاحية حاكمة لموارد الدولة من الموانى ، كما تتولى الرقابة على ما يستحق تحويله للخارج من النقد الاجنبى لصالح هؤلاء الملاك ، وتقوم شركات القطاع العام بهذا النشاط منذ عام ١٩٦٢ .

العمالة البحرية :

ساعد موقع مصر الجغرافى وما لديها من طاقة بشرية كبيرة على استثمار جزء من العمالة فى مجال الملاحة البحرية بتوفير انواع المهن المتصلة اللازمة لذلك محليا ، ولما يتاح تشغيله فى النشاط نفسه بالعالم

٣٦٢

الخارجى .

ولذلك فقد تم فى اطار خطة اعدت لتحقيق هذا الهدف تطوير التعليم والتدريب فى هذا المجال ليشمل كافة تخصصات النقل البحرى ، وقد اسفر ذلك عن توفير قاعدة من العمالة البحرية المتخصصة . على ان النظم المقررة بالنسبة لمنح جوازات السفر البحرية لم تتقدم بالدرجة التى تلائم هذه النهضة ، لانها تتيح منح الجوازات لكثير ممن تنقصهم الخبرة المتخصصة ، مما يقتضى اتخاذ اجراءات لتلافي هذا الوضع غير السليم ، تشجيعا للاقبال على استخدام العمالة المصرية بصورة اكبر بالاساطيل الاجنبية .

نشاط الترانزيت :

كان لموقع مصر الجغرافى المتميز على الخطوط الملاحية - التى تربط الشرق بالغرب - اثره فى تجهيز موانئها لممارسة نشاط الترانزيت لبضائع التجارة الدولية .

وهذا النشاط يعتبر مصدرا اضافيا للسجل القومى للدولة من التجارة الدولية ، واهم الانشطة فى هذا المجال نشاط استقبال الحاويات من السفن واعادة تصديرها على سفن اخرى الى الموانى النهائية لنقلها بما يتطلب تركيز الجهد فيه ، وقد بدأ القيام بهذا النوع من النشاط فى الوقت الحاضر لتوفير الامكانيات فى المحطات الثلاث بالاسكندرية ودمياط وبورسعيد .

التشريعات البحرية :

ان قانون التجارة المصرى المعمول به حاليا صدر فى عام ١٨٠٧ ، وقد تم اعداد مشروع قانون للتجارة البحرية يساير ما هو سائد عالميا فى الوقت الحاضر ، الا ان هذا القانون لم تتخذ خطوات اصداره .

وقد خفف من آثار هذا الوضع ، انضمام مصر الى العديد من المعاهدات الدولية التى تحكم الانشطة البحرية ، الا ان هذا العلاج الجزئى غير كاف ، ومن ثم فقد اصبحت الحاجة ملحة الى ضرورة

اصدار القانون الجديد .

التوصيات

وعلى ضوء ما جاء بالتقرير المطول الذى ناقشه المجلس ، وما طرح بشأنه من اتجاهات وآراء - فإنه يوصى بالآتى :

* ضرورة اصدار قانون التجارة البحرى المصرى المستحدث وفقا للمبادئ القانونية المعمول بها عالميا ، والمتصوّر عليها بالمعاهدات الدولية المتقدمة .

* ضرورة الاستمرار فى تطوير إمكانيات الشحن والتفريغ بالموانى المصرية ، وتزويدها بكل ما هو مستحدث من معدات تؤدى الى تحقيق زيادة طاقات الموانى رأسيا .

* الاهتمام بنشاط تموين السفن عن طريق توفير كافة الامكانيات اللازمة له لاستقطاب السفن الاجنبية للتعامل مع الموانى المصرية فى جميع احتياجاتها ، وبالاىسعار التى تحقق قدرة المنافسة مع الموانى الاجنبية .

* أهمية المنافسة مع مراكز اصلاح السفن الاجنبية بهدف استثمار الطاقات المتاحة ، لما يحققه ذلك من دخل بالنقد الاجنبى للدولة .

* الاستمرار فى تطوير محطات تداول الحاويات بكل ما يستحدث فى هذا المجال ، بما يجعلها فى أعلى مستوى للخدمة ويحقق لها قدرة جذب تجارة الترانزيت ، بالإضافة الى التعامل مع الحاويات الواردة برسم الداخل .

* ضرورة اشتراك قطاع النقل البحرى مع قطاع الجمارك والجهات الامنية لوضع نظام يحقق سهولة التعامل مع حاويات الترانزيت ، مع ثبات هذه القواعد لفترات زمنية مناسبة يعلن عنها مقدما لتكون مصدر جذب لهذا النوع من التجارة .

* توفير كافة الخدمات المساعدة لنشاط الخدمات لقطاع النقل البحرى من وسائل الاتصال بالعالم الخارجى والداخلى . سواء اجهزة التليفونات او التلكسات او اجهزة ارسال الصور الضوئية تليفونيا ، وكذا احتياجاتها من وسائل الانتقال .

* الاهتمام بتخطيط العمالة البحرية بما يحقق لها المميزات التى تؤدى الى استخدامها بالاساطيل الاجنبية عن طريق عدم منح الجوازات البحرية الا لخريجي المراكز المتخصصة والمعتمدة من وزارة النقل البحرى . مع تنقية العمالة الحالية تدريجيا .

* ان الاعفاء الضريبي وسيلة لانجاح المشروعات ، الا ان هناك وسائل اكثر أهمية ، كالاخذ بالادارة العلمية ، وتحقيق الرقابة المالية ، مع اىعمال الاسس المحاسبية السليمة .

* ضرورة الاهتمام بانشاء خطوط ملاحية داخل افريقيا ، اذ ان النقل الى دول افريقيا مرتفع الثمن . مما يجعل البضائع المصرية غير قادرة على المنافسة فى اسواقها .

* اعادة النظر فى توزيع حجم التجارة الخارجية على الموانى المصرية . اذ ما زالت موانى دمياط والسويس وسفاجية تعاني من نقص فى حجم التجارة ، كما ان عدد الحاويات بالاسكندرية زاد عن الحد الاقصى ، فى الوقت الذى لم تنشأ فيه حاويات بسيناء السويس ويورسعيد .

* النص فى اتفاقيات الصفقات المتكافئة التى تعقد بين مصر والدول الاخرى على نقل ما لا يقل عن ٥٠ ٪ من هذه الصفقات على سفن مصرية ، وعلى حق مصر فى نقل حصة الجانب الآخر والتى لا يقوم بنقلها على سفنه الوطنية .

* التوسع فى عقد اتفاقيات ملاحية بين مصر ومختلف الدول التى لا ترتبط مصر معها باتفاقيات ملاحية لنقل ٥٠ ٪ من التجارة المتبادلة بينهما على السفن المصرية ، والمشاركة فى الاشراف على التنفيذ .

* النص فى اتفاقيات القروض على ما يرد فى إطار تلك الاتفاقيات من بضائع على السفن المصرية بالنسب التى يتفق عليها .

* محاولة الاتفاق مع الدول التى تمنح مصر بعض المنح ، على ان يتم نقل نسبة يتفق عليها من البضائع على السفن .

× على الشركة المصرية لاعمال النقل البحرى منح المصدرين والمستوردين من القطاع الخاص مميزات تشجعهم على التعامل من خلالها .

القسم الثانى :

التموين والتجارة الداخلية

الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها

المشكلة التموينية في مصر من أهم الموضوعات التي تطرح نفسها بإلحاح على المستويين : الحكومي والشعبي ، وهو امر غير موجود الا في بعض دول العالم الثالث ، التي تفوقها مصر علما وخبرة بل وموارد ، وما كان ينبغي ان تكون هذه المشكلة بهذا الحجم الذي هي عليه الآن ، والذي اضطرت معه الى أفراد وزارة مستقلة ذات اجهزة ومؤسسات وتنظيمات لمواجهتها .

وقد شهدت الحقبة الاخيرة نشاطا مكثفا في ظل حملة واسعة تستهدف تحقيق الامن الغذائي ، واعلان في هذا المجال عن مشروعات بلغت المئات ، برؤوس اموال قدرت بعشرات الملايين ، غير ان هذا الامن الغذائي او الامن التمويني لم يتحقق بالقدر المأمول ، لعمالة المواطن يعاني في سبيل تحقيق الاستقرار التمويني لاسرته ، وسبب عدم الانتظام في هذا المجال نوعا من الخلل والارتباك في ميزانية الاسرة ، وهو امر أحدث أثره اجتماعيا وسياسيا .

وتستهدف هذه الدراسة لتخفيف حدة المشكلة التموينية ، وتحقيق عدالة التوزيع ، وتوفير حاجات المواطنين - تحليل اسباب المشكلة التموينية ، وجوانب القصور التي تسببت فيها ، ووسائل العلاج ،

واقترح تطبيقات عملية على مستوى مجموعات السلع المختلفة ، مع الاخذ في الحسابان تقدير الاحتياجات حتى عام ٢٠٠٠ .

الفجوة الانتاجية :

الوفرة الانتاجية هي الأساس الأول لأي استقرار تمويني ، ولما كانت الموارد الطبيعية المتاحة في مصر تقصر عن انتاج وتوفير احتياجات المواطنين فقد وجدت فجوة في كثير من السلع الغذائية ، من أبرزها : استيراد نحو ٦ مليون طن قمح ، ونحو ١.٢٥ مليون طن من الذرة ، ونحو ١٣٦ الف طن من اللحوم في عام ٨١ / ٨٢ . وقد ضمت الفجوة في عام ١٩٨٠ جميع السلع الغذائية باستثناء الارز من مجموعة الحبوب ، والخضر والفاكهة . بينما كانت مصر مكتفية ذاتيا تقريبا من جميع السلع باستثناء القمح .

واتساع هذه الفجوة ومع عدم التحرك لمواجهتها انتاجيا ، يلقي بتبعات ضخمة على الاقتصاد القومي ويجعله باستمرار في موقف حرج . ويكفي ان نشير الى ان واردات القمح قد ارتفعت قيمتها من ٥٥٤ مليون دولار في عام ١٩٧٠ الى نحو ١١٨٠ مليون دولار في عام ١٩٨٠ .

تزايد حجم الاستهلاك القومي :

يتزايد حجم الاستهلاك القومي في مصر بمعدلات كبيرة . ويرجع السبب في ذلك الى عدة عوامل ، من أهمها :

- زيادة عدد السكان بنحو مليون نسمة كل عشرة شهور .
- الاستهلاك غير الرشيد الذي واكب سياسة الانفتاح الاقتصادي وادى الى ظهور فئات اجتماعية قادرة وغير واعية ، وظلت اغلب امكاناتها وقدراتها للاستهلاك ومزاحمة الطبقات الفقيرة على السلع والخدمات التي تنتجها الدولة .

- زيادة الفاقد الانتاجي الذي ظهر في مراحل الانتاج والتداول للمحاصيل والسلع التموينية ، علاوة على الفاقد في الاستهلاك المنزلي والعائلي الذي يصل الى نسب كبيرة .

- تحولات النمط الاستهلاكي لفئات كبيرة كانت منتجة لغذائها في القرى وأصبحت مستهلكة .

خلل السياسة السعرية :

التزمت الدولة بتثبيت مجموعة أسعار السلع الأساسية (الدقيق - الرغيف - الارز - الزيت - السكر) ، بينما طرحت مستويات سعرية للسلعة الواحدة ، الامر الذي جعل الطبقات القادرة لا تتوجه اختيارا الى ما يناسبها من سلع واسعار ، وزاد من التنافس على السلع ذات الاسعار المدعومة . وهناك امثلة صارخة لخلل السياسة السعرية تبرزها مقارنة سعر الارز بسعر السورسة ومقارنة سعر القمح بسعر التبغ وغيرها .

عدم ثبات سياسات التوزيع :

اختلفت مناهج معالجة سياسة توزيع السلع الأساسية للمواطنين . فبينما تبني البعض منهج السعى الى اطلاق حرية تداول السلع في اطار مناسب ما بين سعر البطاقات والسعر الحر ، لجأ البعض الآخر الى تقييد توزيع السلع ، والاسترشاد في توزيع كثير منها بالبطاقات التموينية .

سياسة الدعم :

ترتب على سياسة الدعم عدة اعباء تموينية واستهلاكية كبيرة ، كاضطراب التوزيع الناتج عن التنافس على السلع المدعومة ، والاسراف في استهلاكها ، والاهمال في مواصفاتها . ويكفى ان نشير الى ان الدعم الخاص بالسلع الغذائية قد وصل الى نحو ١,٥ مليار جنيه .

عدم دقة الاحصاءات :

لا توجد احصاءات دقيقة عن حجم الناتج وحجم الاستهلاك من السلع الغذائية وغير الغذائية على المستوى القومي ، علاوة على انه لا يمكن الاعتماد بالبيانات المتاحة عن حجم الاستهلاك القومي في كثير من السلع .

٣٦٨

أنظمة الاستيراد بدون تحويل عملة :

انتهجت الدولة - منذ منتصف السبعينات - سياسة الاستيراد بدون تحويل عملة ، وترتب على ذلك عدة ظواهر اقتصادية واجتماعية ألقت بظلالها الكثيفة على السياسة التموينية ، حتى لقد وصل الامر الى استيراد اللبن الحليب والزيادى وبعض انواع الخبز ، وتم التوسع فى استيراد بعض الفواكه التى تنتج محليا كالخوخ والموز ، وأصبح السوق يعمر بسلع مختلفة وبأسعار عالية ، وامتدت موجة هذه الاسعار العالية من المستورد للمحلى .

ضعف الهياكل الأساسية للمرافق التموينية .

يقتضى تحقيق الامن الغذائى توفير مخزون امان من السلع الغذائية ، يكفل الامداد المستمر للسوق وتوفير احتياجات المواطنين . ومازالت مصر تفتقر الى سعات لتخزين السلع الرئيسية ، كما أن النقل فى بعض الاحيان يسبب الكثير من الاختناقات ، لعدم توفير هذه السعات التخزينية ومنافذ التوزيع .

ضعف أجهزة ومرافق التسويق :

بينما تلتزم شركات القطاع التموينى بعبء كبير فى مجال توزيع السلع على المواطنين ، فمازال تسويق احتياجاتها يخضع لتحكم الوسطاء والمقاولين لعدم وجود أجهزة ومرافق وسياسات تسويقية صحيحة وقوية . كما ان الشركات التابعة لهذا القطاع لا يتوفر لديها المرافق والاجهزة اللازمة وبالقدر المناسب ، سواء من حيث السعات التخزينية او وسائل النقل المجيزة او اجهزة التسويق القادرة على الوصول الى التعاقد مع المنتجين مباشرة .

التأثيرات الخارجية :

يتأثر الموقف التموينى - بالاضافة الى الاسباب السابقة - بعدة عوامل خارجية تؤثر على سياسات واسعار الاستيراد ، وعلى مدى وفرة السلع التى يتم استيرادها . ومن اهم هذه العوامل تذبذب الانتاج العالمى فى بعض المحاصيل والسلع الهامة ، والاتجاهات السياسية العالمية ، وارتفاع وانخفاض سعر الدولار .

الاستهلاك الحالى لمجموعات السلع التموينية وتدبير الاحتياجات منها .

مجموعة الحبوب :

وتشمل القمح ودقيقه والذرة الشامية والذرة الرفيعة والارز والشعير . ولا تتضمن هذه الدراسة الاحتياجات من الشعير نظرا لكونه الآن محصولا تصنيايا ويشكل نسبة ضئيلة فى النمط الغذائى ، وفيما يلى عرض موقف كل منها :

القمح ودقيقه :

تطورت الاحتياجات الكلية من القمح (بما فى ذلك دقيق القمح مقوما بما يعادله من حبوب القمح) من ٤,٤٨ مليون طن فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٧,٤٢ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، وارتفعت فى عام ٨١ / ٨٢ الى نحو ٧,٨٧ مليون طن ، وهذا يعنى ان الاحتياجات الكلية من القمح قد زادت بمعدل سنوى قدره ٦,٥ ٪ فى خلال الفترة من ١٩٧٢ - ١٩٨٠ .

وترجع هذه الزيادة فى الاحتياجات بصفة اساسية الى الزيادة فى نصيب الفرد ، والزيادة فى عدد السكان . فقد تطور نصيب الفرد من حوالى ١٣٠ كجم فى السنة عام ١٩٧٢ الى نحو ١٧٠ كجم فى السنة فى عام ١٩٨٠ ، ثم الى نحو ١٧٩ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وبلغ المعدل السنوى لزيادة نصيب الفرد ٣,٤ ٪ فى الفترة من ٧٢ - ١٩٨٠ . وتشمل الاحتياجات جملة الاستهلاك ادمى والتقاوى واحتياجات الصناعة (مثل : صناعة الكرونة وغيرها) والفاقد من القمح سواء فى صورة حبوب او غيرها . وبسبب هذه الزيادة الكبيرة فى الاحتياجات الاجمالية من القمح مع الجمود النسبى فى الانتاج القمحى المصرى - بلغ نحو ١,٦ مليون طن فى عام ١٩٧٢ ، وارتفع الى نحو ١,٨ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، اى بمعدل سنوى ١,٥ ٪ ، وانخفضت نسبة الاكتفاء الذاتى من ٣٦ ٪ فى عام ١٩٧٢ ، الى ٢٤ ٪ فى عام ١٩٨٠ ، والى ٢٦ ٪ فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

الذرة :

تضم الذرة الشامية المنتجة محليا والذرة الصفراء المستوردة لصناعة الاعلاف والذرة الرفيعة المنتجة محليا ، وتتمثل الاحتياجات من

هذه المجموعة فى العديد من الاستخدامات ، منها : الاستهلاك ادمى - الاستهلاك الحيوانى (سواء فى صورة اعلاف مصنعة او فى صورة مباشرة) - الاستهلاك الميسيط الذى يتمثل فى طلب الصناعة فى مجال صناعة النشا والجلوكوز واستخراج زيت الذرة .

وتجدر الاشارة الى ان نسبة ما يوجه الى الاستهلاك ادمى من الذرة ليست معروفة على وجه اليقين فى الوقت الحاضر ، وان كانت كل الدلائل تشير الى ان نصيب الفرد من الذرة فى الاستهلاك المباشر يقدر بنحو ٢٥ - ٣٠ كجم فى السنة ، وهذا يعنى ان نحو ربع الانتاج المحلى من الذرة الشامية والرفيعة يوجه الى الاستهلاك ادمى ، والباقى يوجه الى الاستخدامات الاخرى ، خاصة الانتاج الحيوانى والداجنى . ويؤكد هذا الاستنتاج بحث ميزانية الاسرة الذى اجراه الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء فى عام ٧٤ / ٧٥ ، فضلا عن المشاهدات العامة للوضع الراهن .

وقد تطورت جملة الاحتياجات المحلية من الذرة بانواعها من نحو ٣,٢ مليون طن فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٤,٥ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ٥,٢ مليون طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، اى بمعدل نمو سنوى قدره ٤,٤ ٪ فى الفترة من ٧٢ - ١٩٨٠ ، ونحو ٥ ٪ فى الفترة من ١٩٧٢ - ٨١ / ٨٢ .

ونظرا لزيادة الاحتياجات بمعدلات مرتفعة ، وبخاصة فى السنوات الاخيرة بسبب التوسع فى الانتاج الحيوانى والداجنى ، فقد انخفضت معدلات الاكتفاء الذاتى ، من حالة الكفاية الكاملة تقريبا فى اوائل السبعينات الى نحو ٨٦ ٪ فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ٧٦ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ ، وعلى ذلك بلغت الواردات نحو ١,٢٥ مليون طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

الارز :

وهو من السلع الرئيسية التى تعتمد عليها البلاد فى الوفاء باحتياجات الاستهلاك ، فضلا عن الفائض للتصدير .

وقد زادت الاحتياجات المحلية من الارز بدرجة كبيرة فى خلال عقد السبعينات ، اذ ارتفعت من ١,٢ مليون طن فى عام ١٩٧٢ ، الى نحو ١,٦ مليون طن فى عام ٨١ / ٨٢ (أرز أبيض) ، وذلك بسبب تزايد

عدد السكان ، ودخول قطاعات جديدة فى الاستهلاك ، وبخاصة فى الوجه القبلى ، وتطور نظام التوزيع وزيادة الدعم .

وقد ظل الانتاج المحلى جامدا فى خلال هذه السنوات حتى انكمشت الصادرات من نحو ٤٢٦ الف طن فى عام ١٩٧٢ ، الى مستوى هامشى للغاية بلغ نحو ٢٥ الف طن فى عام ١٩٨٢ / ٨١ .

وقد تم تقدير الاحتياجات المحلية من الارز بافتراض ان نصيب الفرد يبلغ نحو ٣٣ كجم فى السنة - وهو مستوى كاف لاستهلاك الفرد ، مع الاخذ فى الاعتبار ما يستهلكه الفرد من الحبوب الاخرى ، وعليه ترتفع الاحتياجات الاجمالية من الارز الى نحو ١,٦٥٧ مليون طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ . وتجدر الاشارة الى ان نصيب الفرد يمكن ان يرتفع فى حالة ارتفاع الانتاج المحلى من الارز بمعدلات اعلى من نظيرتها للاستهلاك .

مجموعة البقول :

ان الانتاج المصرى من الفول بلغ ٣٦١ الف طن فى عام ٧٢ ، بما يوازي ١٥٠ ٪ من الاحتياجات فى نفس السنة ، وحقق فائضا للتصدير حيث تم فعلا تصدير ١١ الف طن . وقد شهدت السنوات الثلاث التالية لعام ١٩٧٢ انخفاضا كبيرا فى حجم الانتاج الذى لم يتجاوز ٢٣٤ الف طن فى عام ٧٥ ، ثم استمر فى الانخفاض ليصل الى ٢١٣ الف طن فى عام ١٩٨٠ . وتجدر الاشارة الى ان انتاج الفول قد قفز فى عام ٨١ / ١٩٨٢ الى نحو ٣٥٤ الف طن ، وحقق تغطية كاملة للاحتياجات المحلية .

وفى خلال السبعينات تطورت جملة الاحتياجات من الفول ، من نحو ٢٤٣ الف طن فى عام ١٩٧٢ الى اقصى كمية لها فى خلال تلك الفترة وهى ٣١٢ الف طن فى عام ١٩٧٥ ثم تناقصت بعد ذلك ، وبلغ المتوسط السنوى لجملة الاحتياجات المحلية نحو ٢٧٥ الف طن . وقد تراوحت نسبة الاكتفاء الذاتى من الفول بين فائض للتصدير وانخفاض فى الانتاج بلغ ٧٥ ٪ من الاحتياجات فى عام ٧٥ ، وبناء على ذلك تم سد

٢٧٠

العجز عن طريق الاستيراد .

العدس :

تعكس بيانات الانتاج المحلى والاحتياجات المحلية وضعا منفردا للعدس بين السلع الغذائية المنتجة محليا ، اذ اصبحت مصر معتمدة اعتمادا شبه كامل على الخارج فى الوفاء بالاحتياجات المحلية ، نظرا لتدهور الانتاج بمعدلات كبيرة فى خلال السبعينات ، حيث بلغ الانتاج فى عام ١٩٧٢ نحو ٥٤ الف طن ، يمثل نحو ٨٩ ٪ من الاحتياجات (٦١ الف طن) ، بينما بلغ الانتاج فى عام ٨١ / ٨٢ نحو ٦ الاف طن ، يمثل نحو ٩ ٪ من جملة الاحتياجات فى العام نفسه (٦٤ الف طن) . وهذا يعنى زيادة الواردات بدرجة اصبحت هى الاصل فى الاستهلاك المحلى .

وقد بلغت الواردات من العدس ٨٢ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ ، لمقابلة الاحتياجات المحلية ، وتعويض المخزون الاستراتيجى من هذه السلعة .

ونظرا لان هذه السلعة ذات محتوى بروتينى نباتى مرتفع ، فضلا عن تعود المواطنين عليها كوجبة غذائية مرغوبة وبخاصة فى فصل الشتاء - فقد راعت تقديرات الاحتياجات المحافظة على المستوى الذى وصله نصيب الفرد فى خلال السبعينات وهو ١,٧٥ كجم .

وبناء على ما تقدم ، فان جملة الاحتياجات من العدس قد تم تقديرها بنحو ٦٨ الف طن فى عام ٨٢ / ١٩٨٣ ، لتصل الى نحو ١٢٦ الف طن فى عام ٨٦ / ٨٧ .

السكر :

زاد الطلب على السكر محليا بمعدلات مرتفعة فى خلال عقد السبعينات لأسباب عديدة ، من اهمها : التطور فى عدد السكان وزيادة الدخل الفردى والسياسة السعرية ، فضلا عن التوسع الكبير فى الصناعات الغذائية ، وبخاصة فى المياه الغازية والحلوى وغيرها . وكانت مصر مكتفية ذاتيا من السكر حتى بداية السبعينات ، ثم بدأت عملية

الاستيراد على نطاق واسع ، اذ ارتفعت الكميات المستوردة منه من نحو ٢٦ الف طن فى عام ١٩٧٢ الى ٦٠٣ الف طن فى عام ١٩٨١ / ١٩٨٢ .

وقد تطورت جملة الاحتياجات سواء للاستهلاك المباشر او الاستهلاك الوسيط (فى الصناعات الغذائية المختلفة) من ٥٧٧ الف طن فى عام ١٩٧٢ ليصل الى نحو ١٠٢٩ الف طن فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ١٢٣٣ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، أى بمعدل نمو سنوى ٧,٥ ٪ فى خلال الفترة من ٧٢ - ١٩٨٠ .

وقد ظل الانتاج المحلى من السكر ثابتا تقريبا فى خلال تلك الفترة حيث تراوح بين ٥٠٢ الف طن فى عام ٧٥ كحد ادنى ، ونحو ٦١٨ الف طن فى عام ٧٧ كحد اقصى . وبناء على ذلك تدهورت نسبة الاكتفاء الذاتى من اکتفاء ذاتى كامل فى عام ٧٢ (١٠٠ ٪) الى نحو ٥٧ ٪ فى عام ٨٠ ، والى ٥١ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ ، وهذا يعنى ان مصر تعتمد على الخارج فى استيفاء نحو نصف احتياجاتها الكلية فى الوضع الراهن ، الامر الذى يستدعى ضرورة تطوير الطاقة الانتاجية المحلية من السكر بمعدلات اعلى ، للارتفاع بدرجة الاعتماد على الانتاج المحلى .

وبدراسة نصيب الفرد من السكر ، يتضح انه ارتفع من نحو ١٧ كجم فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٢٨ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وهذا المعدل يعتبر من اعلى المعدلات فى الدول النامية .

مجموعة الزيوت :

تضم هذه المجموعة الزيوت النباتية التى تستهلك مباشرة فى الغذاء مثل : زيت بذرة القطن وزيت فول الصويا ، والمسلط النباتى وغير ذلك ، كما تضم البذور الزيتية التى قد تستخدم فى الاستهلاك المباشر او فى الاستخدام الصناعى مثل : السمسم والفول السودانى وعباد الشمس . وتجدر الاشارة الى ان مصر كانت مكتفية ذاتيا من الزيوت فى عام ١٩٦٠ ، وتدهور هذا الوضع الى نسبة اکتفاء ذاتى تقدر فقط بربع الاحتياجات تقريبا فى عام ١٩٨٠ .

ويرتبط انتاج الزيوت فى مصر - بصفة رئيسية - بانتاج بذرة القطن التى تعتمد على المساحة القطنية . وقد انخفضت هذه المساحة من نحو ٢ مليون فدان فى عام ١٩٦١ الى نحو ١,١ مليون فدان فى الوقت الحاضر . وعلى ذلك فقد انخفض انتاج الزيوت من ١٢٦ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ١٠٦ الف طن فى عام ١٩٨٠ .

ومن المشاهد التوسع الكبير فى الاحتياجات المحلية من الزيوت ، اذ بلغت نحو ٢٦٣ الف طن فى عام ٧٢ وارتفعت الى نحو ٤١١ الف طن فى عام ١٩٨٠ ، أى بمعدل نمو سنوى ٥,٧ ٪ ، وذلك بسبب تزايد عدد السكان ، وارتفاع نصيب الفرد لتعويض النقص فى منتجات الالبان من الزبدة والمسلط الطبيعى بعد ان ارتفعت اسعارها ارتفاعا كبيرا ، حيث تعتبر الزيوت والمسلط الصناعى البديل المباشر لهذه المنتجات ، وخاصة ان الدولة تدعم هذه المجموعة للمستهلك .

وقد ارتفع نصيب الفرد من حوالى ٧,٦ كجم فى السنة فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٩,٧ كيلو جرام فى عام ١٩٨٠ ، وكان من الطبيعى فى ظل تناقص الانتاج المحلى من الزيوت وتزايد الاحتياجات المحلية ، ان ترتفع وارداتها من ١٢٧ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ٣١٤ الف طن عام ٨١ / ١٩٨٢ .

ونظرا لاهمية هذه المجموعة فى الغذاء ، فقد قدرت الاحتياجات على اساس ان متوسط استهلاك الفرد نحو ١٠,٥ كجم سنويا ، وهذا المعدل فى حدود القياسات المتعارف عليها من حيث الاحتياجات الضرورية للتغذية التى تبلغ ٣٠ جرام للفرد فى اليوم . وبناء على هذا التقدير يرتفع نصيب الفرد من الزيوت الى نحو ٥٢٧ الف طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ .

اما فى البذور الزيتية ، فيعتبر السمسم احدى السلع الغذائية التموينية ، اذ يستخدم فى صناعة الحلوى الطحينية واستخراج الزيت والملحينة والاستهلاك المباشر كبذور . وقد تدهورت معدلات الاكتفاء الذاتى من السمسم نظرا للانخفاض المستمر فى الانتاج المحلى وزيادة

الاحتياجات ، اذ بلغت نسبة الاكتفاء الذاتى منه حوالى ٣٠ ٪ فى عام ١٩٨٠ .

وبناء على ما تقدم ، فان جملة الاحتياجات ترتفع من نحو ٤٠ ألف طن ، لتصل الى نحو ٥٤ ألف طن فى عام ١٩٨٧ / ٨٦ . . .

مجموعة البروتينات الحيوانية :

وتضم هذه المجموعة اللحوم الحمراء واللحوم البيضاء (لحوم الدواجن) والاسماك والبيض والالبان ومنتجاتها . وتعتبر هذه المجموعة حيوية فى الغذاء ، كما ان زيادة ما يستهلكه الفرد سنويا منها يعتبر مؤشرا على زيادة دخله .

وقد تزايدت الاحتياجات المحلية من هذه المجموعة بدرجة لم يساير معها المعروض محليا من الانتاج المحلى والمستورد حجم الطلب القملى ، وهو امر ادى إلى زيادة كبيرة فى اسعارها . وترجع زيادة الطلب الفعال الى : زيادة الدخل الفردى الحقيقى والتحضر وزيادة عدد السكان .

وقد زادت الاحتياجات المحلية من اللحوم الحمراء من ٣٣٥ ألف طن فى عام ٧٢ الى نحو ٤٦٤ ألف طن فى عام ٨٠ ، والى نحو ٥٢٦ ألف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، أى بمعدل زيادة سنوى ٤,٢ ٪ فى خلال الفترة من ٧٢ - ١٩٨٠ ، ٤,٦ ٪ فى خلال الفترة من ١٩٧٢ - ٨١ / ١٩٨٢ . وفى هذه الفترة نفسها ارتفع الانتاج المحلى من اللحوم الحمراء من نحو ٢٩٦ ألف طن عام ١٩٧٢ الى ٣٥٤ ألف طن عام ١٩٨٠ ، بمعدل نمو قدره ٢,٢٦ ٪ سنويا . وخلال هذه الفترة تم سد الفجوة التى بلغت ٣٩ ألف طن فى عام ٧٢ ، زادت الى نحو ١٦٤ ألف طن فى عام ٨١ / ٨٢ (بما فى ذلك الحيوانات الحية ١٠٣ ألف رأس) عن طريق الاستيراد . وعلى ذلك تدهورت نسبة الاكتفاء الذاتى من ٨٨ ٪ فى عام ٧٢ الى نحو ٦٩ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ .

وقد تطور نصيب الفرد من اللحوم الحمراء حتى وصل إلى نحو ١١ كجم فى عام ٨٠ ، وإلى ١٢ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ . وقد سايرت المجموعات الاخرى من لحوم الدواجن والبيض والاسماك

والالبان ، نفس اتجاه اللحوم الحمراء من حيث زيادة نصيب الفرد وزيادة الواردات ، فاتجه تقدير الاحتياجات فى خلال سنوات الخطة الى التوسع فى استهلاك اللحوم البيضاء والاسماك كبداية للحوم الحمراء . وبناء على ذلك فان تقديرات الاحتياجات تحاول تثبيت نصيب الفرد من اللحوم الحمراء حول ١٢ كجم فى السنة ، وذلك بوضع سياسات منها: توفير البدائل البروتينية . ووفقا لذلك قدرت الاحتياجات من اللحوم الحمراء فى خلال ٨٢ / ٨٣ بنحو ٥٤٤ ألف طن ، ترتفع الى نحو ٦٠٢ ألف طن عام ٨٦ / ١٩٨٧ . وتجدر الاشارة الى ان عدم تنفيذ هذه السياسات يعنى زيادة كبيرة فى اسعار اللحوم الحمراء .

اما لحوم الدواجن ، فتشير التقديرات الى ان نصيب الفرد منها يتراوح ما بين ٣ - ٣,٥ كجم فى السنة .

وبالنسبة للبيض فمن المستهدف رفع نصيب الفرد الى ٦٨ بيضة فى عام ٨٦ / ٨٧ ، وبذلك تبلغ جملة الاحتياجات نحو ١٤٣ ألف طن من البيض .

وبالنسبة للاسماك ، بلغ نصيب الفرد منها حوالى ٣ كجم فى السنة فى بداية السبعينات ، وارتفع الى نحو ٤,٧ كجم فى السنة فى عام ٨١ / ١٩٨٢ . وتعد الاسماك من المصادر الغنية بالبروتين ، وتعتبر اقل تكلفة نسبيا من مصادر البروتين الحيوانى الاخرى .

وتعتبر الالبان ومنتجاتها من السلع الحيوية لغذاء الانسان وبخاصة الاطفال . وقد ارتفع متوسط نصيب الفرد منها من نحو ٤٩ كجم (معادل لبن طازج) فى اوائل السبعينات الى نحو ٥٦ كجم فى نهايتها ، أى بمعدل نمو ٢ ٪ تقريبا . كما ارتفعت جملة الاحتياجات من نحو ١,٦ مليون طن فى اوائل السبعينات الى نحو ٢,٦ مليون طن فى نهايتها ، بمعدل نمو سنوى بلغ ٤,٨ ٪ ، بينما زاد الانتاج المحلى فى نفس الفترة بمعدل منخفض بلغ ١,٥ ٪ سنويا . وهو امر انخفضت معه درجة الاكتفاء الذاتى من كفاية شبه كاملة (٩٩ ٪) فى اوائل السبعينات الى نحو ٨١ ٪ فى نهايتها . ومن المقرر ان يرتفع نصيب الفرد من الانتاج

المحلى من نحو ٥٩ كجم - فى الوقت الحاضر - ليصل الى نحو ٦٥ كجم فى سنة ٨٦ / ١٩٨٧ ، وهو امر يعكس تحسنا فى النمط الغذائى . وبناء على ذلك فمن المتوقع ان تصل جملة الاحتياجات فى تلك السنة الى نحو ٣٢٦٣ الف طن من الالبان (معدل لبن طازج) .

مجموعة الخضار :

تعتبر مجموعة الخضار من المجموعات الغذائية الرئيسية والحيوية فى غذاء الانسان ، ويعتبر ارتفاع نصيب الفرد المصرى السنوى من الخضار احدى السمات الرئيسية المميزة له عن الدول النامية ، فهى من المجموعة الواقية الغنية بالفيتامينات والأملاح وغيرها .

وهناك العديد من المشاكل فى التقدير الحقيقى لنصيب الفرد من الخضار ، وتنتج معظم هذه المشاكل من الفاقد التسويقي فى هذه المجموعة . وتختلف تقديرات هذا الفاقد من دراسة لأخرى ومن نوع الى آخر داخل هذه المجموعة ، فتشير بعض التقديرات الى ارتفاع هذا الفاقد الى نحو ٥٠ ٪ فى بعض الخضار الثمرية مثل الطماطم ، وانخفاضه الى نحو ١٥ ٪ فى البطاطس وغيرها .

كما تشير التقديرات الدولية الى أن نسبة الفاقد فى هذه المجموعة لا تقل عن ٢٠ ٪ فى الدول النامية ، ومنها مصر . ويعتبر تطوير النظام التسويقي بما يقلل الفاقد من أهم السياسات التى يجب ان يسعى اليها المجتمع المصرى ، فتقليل الفاقد بالإضافة الى أنه يوفر كمية اكبر للاستهلاك والتصدير - وهو فى صالح المنتج والمستهلك ، اذ يرفع من عائد المنتج ويؤدى الى خفض الأسعار للمستهلك .

وتشمل الخضار مجموعات متباينة من الزروع ، منها مجموعة الخضار مثل : الطماطم والبطاطس والبطاطا والقلناس ، ومنها ما يستهلك كفاكهة ، مثل : البطيخ والشمام ، ومنها ما هو ثمرى وما هو ورقى ، كما تشمل البصل والثوم .

وقد قدر نصيب الفرد من البطاطس بنحو ١٨,٤٠ كجم فى سنة ٨٦/٨١ ، وينتظر ان يرتفع الى نحو ٢٨,٣٠ كجم فى عام ١٩٨٧ .

وبناء على ذلك فان الاحتياجات الكلية من البطاطس تقدر بنحو ١٤٢٠ الف طن من عام ٨٦ / ٨٧ . ومن المعروف ان مصر تصدر حاليا نحو ١٤٠ الف طن من البطاطس .

اما نصيب الفرد السنوى من الخضار ، فيبلغ نحو ١٥٩ كجم فى عام ٨١ / ٨٢ ، ومن المتوقع ان يبلغ نحو ٢١٦ كجم فى عام ٨٦/٨٧ ، وبالتالي فمن المتوقع ان تصل جملة الاحتياجات الى نحو ١١ مليون طن .

مجموعة الفاكهة :

وتشمل سلعا متعددة مثل : الموالح بأنواعها والبلح والتمر والعنب والمانجو وغيرها . وتعتبر مجموعة الموالح من اهم مجموعات الفاكهة ، سواء فى الانتاج او الاستهلاك .

والفاقد فى الفاكهة خلال تسويقها يعتبر كبيرا ، ولا توجد تقديرات دقيقة للاستهلاك المحلى منها ، وهناك احتمالات كبيرة لتطوير نظام التسويق المحلى والتصدير بما يقلل الفاقد فى مجموعة الفاكهة .

وقد قدر نصيب الفرد السنوى من الموالح فى عام ٨١ / ١٩٨٢ بنحو ١٦,٨ كجم ، ومن المتوقع ان يرتفع ليصل الى نحو ١٨,٤ كجم فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ ، وبذلك يرتفع الاستهلاك المحلى من الموالح من نحو ٧٤١ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ ليصل الى نحو ٩٢١ الف طن فى عام ٨٦ / ٨٧ . وتصدر مصر حاليا نحو ١٢٥ الف طن من الموالح .

وقد قدر نصيب الفرد من الفاكهة الأخرى (باستثناء البلح والتمر) بنحو ١٦,٢ كجم فى السنة فى عام ٨١ / ٨٢ ، ومن المقدر ان يرتفع الى نحو ٢٠,٥ كجم فى عام ٨٦ / ٨٧ ، أى أن جملة الاستهلاك سترتفع من نحو ٧١٤ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، الى نحو ١٠٣٠ الف طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ .

اتجاهات وآراء

ومن خلال مناقشة هذه الدراسة فى المجلس ، وبناء على ما جاء بتقرير تطوير انماط الاستهلاك ، برزت الاتجاهات والآراء الاتية :
- ان رفع الاسعار ليس سبيلا الى ترشيد الاستهلاك بالنسبة لكافة

السلع ، فالسلع الغذائية والضرورية للإنسان لا يتأثر استهلاكها مهما زاد سعرها ، ومثال ذلك اللحوم الحمراء ، وذلك يعكس السلع غير الضرورية فإن استهلاكها يتأثر بزيادة الأسعار . أى أن ترشيد الاستهلاك لا يكون بزيادة الأسعار على إطلاقها ، لكنه امر مرتبط بأهمية السلع ، وبالظروف الاقتصادية والاجتماعية السائدة .

- ان اتخاذ قرار سليم فى شأن التوسع فى زراعة الاصناف الفلبينية من الارز يقتضى تقييم هذه الاصناف تقييما اقتصاديا متكاملأ يأخذ فى اعتباره تكاليف الانتاج زراعيأ ، واحتياجاتها المائية وانتاجية الفدان ومعدلات التصافى واحتياجاتها التصنيعية .

- ان انتاج الدواجن والبيض عمليات انتاجية سريعة التنفيذ سريعة العائد ، وقد اصبحت شبه صناعية ومنظمة ، ولا تحتاج الى استثمارات ضخمة ، ولكن تحتاج الى عمليات توجيه للاستثمار والمستثمرين .

- برغم اهمية توفير السلع الاساسية معبأة فى عبوات صغيرة ، مثل توفير اللحوم فى عبوات رنة ربع ، ونصف كيلو جرام بل و رنة ١٠٠ جرام فقط ، وايضا توفير عبوات ارز رنة ربع ونصف كيلو جرام - فان هذا الامر لم يتم حتى الآن .

- لا يمكن رسم اى سياسة بدون معلومات دقيقة وبيانات تفصيلية واحصاءات متتابعة عن عناصر هذه السياسة .

- توجد فى اغلب دول العالم منافذ البيع المتكاملة التى يجد فيها المستهلك كل حاجاته ، دون ان يضيع وقته سدى ودون معاناة ، وقد لجأ بعض افراد القطاع الخاص الى اقامة هذه المنافذ ، ووجدت اقبالا من الجمهور ولقيت رواجا ، برغم عدم توافر السلع المدعمة فيها .

- لا ينبغي استيراد الذرة من الخارج ، لان اسعارها كثيرا ما تفوق اسعار القمح .

- نجحت الشركات الزراعية للمزارع الحديثة وبيوت البلاستيك ببعض الدول فى انتاج الخضر خلال الفواصل الموسمية التى يقل فيها المعروض بين العروات ، وفى الاستفادة من المزايا التصديرية التى

تتيحها مثل هذه المزارع .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما برز خلال مناقشتها من اتجاهات

وأراء - يوصى بما يلى :

أولا : فى مجال معالجة الفجوة الانتاجية :

* اهمية الالتزام باستصلاح واستزراع الاراضى الجديدة ، وبخاصة الاراضى المتاخمة للرقعة المزروعة ، حيث انها اقل تكلفة واسرع عائدا ، وذلك وفق برنامج زمنى ملزم على ضوء ما جاء بالخطه الخمسية وما يتلوهما من الخطط .

ولعل اعادة انشاء وزارة لاستصلاح واستزراع الاراضى الجديدة ، تكون دفعة قوية فى هذا المجال .

* البدء فى استزراع مساحات مناسبة حول المدن الجديدة لتغذية واستقرار سكان هذه المدن والعاملين فيها ، ولتخفيف العبء الواقع على المدن القريبة منها ، وتصحيح الاساليب القائمة فى الانتاج والتوزيع .

* تطبيق الاساليب الحديثة فى استزراع الاراضى الجديدة والتوسع فى تطبيقها واختيار انسبها ، دون الاعتماد على الطرق التقليدية التى تقوم على التسوية وشق القنوات وانظمة الري المستديم ، بعد ان ثبت نجاح طرق الري الحديثة ، سواء الري بالرش او الري المحورى او الري بالتنقيط فى زراعة اشجار الفاكهة والخضروات .

* زراعة الاصناف المبكرة النضج ذات الانتاج الوفير من المحاصيل المختلفة ، حتى يمكن زراعة ثلاثة محاصيل فى السنة فى الحقل الواحد ، وبذلك تزيد المساحة المحصولية الى ١٧ مليون فدان . وبما ان سكان مصر سيحتاجون لحوالى ٢٢ مليون فدان محصولى ، فيجب استصلاح ما لا يقل عن مليونين من الافدنة من الصحارى والاراضى البور المتاخمة للوادي وارضى الواحات حيث تتوفر المياه الجوفية ، بجانب زيادة عائد المحصول الواحد ، وذلك بالزراعة فى المواعيد المناسبة والتسميد الكامل ومقاومة الآفات والحشائش .

* تطوير اساليب الزراعة المصرية تطويرا عصبيا على ضوء ما جد من اقبال العمال الزراعيين على الهجرة من القرية ، وعدم كفاية مياه الري فى بعض المناطق احيانا ، وما طرأ من تدهور الخصوبة فى بعض المناطق بتأثير ارتفاع مستوى الماء الارضى ونقص الغرين الذى كان يحمله ماء النيل ، وكلها امور تستدعى مراجعة شاملة لاساليب الزراعة المصرية بهدف احلال اساليب جديدة تتناسب والواقع المصرى الجديد ، وفى مقدمة هذه الاساليب :

- التوسع فى ادخال الميكنة الزراعية الحديثة المناسبة لظروف الحياة الزراعية المصرية ، والاستفادة فى هذا المجال بتجارب رائدة فى كثير من دول جنوب شرقى آسيا واختيار أنسبها ، مع الحرص على صيانة وحداتها وترشيدها استخدامها .

- الاستخدام الامثل للاسمدة والمخصبات الكيماوية ، سواء الاسمدة العادية او الاسمدة الورقية او المركبات التى تحتوى على اكثر من عنصر من العناصر المغذية الصغرى ، التى يحتاجها النبات لغضمان كفاية امتصاص العناصر المغذية الكبرى . وهذه المركبات هامة لزراعات الفاكهة والخضروات والنباتات المعمرة بشكل عام .

* مراجعة الاولويات الاقتصادية للتركيب المحصولى للدورة الزراعية فى مصر مراجعة تفصيلية ومن منطلقات واقعية وعملية ، تأخذ فى الاعتبار تكاليف الانتاج الزراعى وفقا للظروف الحالية والمزايا الاقتصادية النسبية للحاصلات الزراعية ، والربط بين هذه المزايا على مستوى الاقتصاد القومى وعلى مستوى المنتج الزراعى (الفلاح) بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتى فى بعض المحاصيل التى يمكن فيها ذلك ، كما حدث فى الفول ، بوسائل من اهمها المعالجة السعيرية .

ويمكن اتباع نفس الأسلوب بالنسبة للعدس والسمسم ، لتكون من المحاصيل التصديرية التى تسهم فى توفير النقد الاجنبى اللازم لاستيراد السلع او الحاصلات الزراعية الاخرى التى لن يمكن تحقيق الاكتفاء الذاتى منها ، وهو امر توضحه العلاقة بين الارز والقمح مثلا حيث يساوى طن الارز فى السوق العالمى نحو ٢ طن قمح تقريبا .

* التغلب على العقبات التى تواجه مزارع الدواجن والبيض القائمة ، سواء باستمرار توفير الاعلاف ومصادرها او باعفاء بعض مكوناتها من الجمارك او اقامة المجازر ، بما يتيح سرعة توفير النصاب الغذائى من البروتين للمواطنين وكسر حدة ارتفاع اسعار اللحوم الحمراء . على ان يقام ما يستجد من مزارع ومشروعات - فى هذا المجال - فى المناطق الصحراوية القريبة من المدن .

* تكثيف جهود القطاع العام والقوات المسلحة فى اقامة مشروعات الدواجن والبيض ، لما يتسم به دورهما فى هذا المجال من سرعة فى التنفيذ وحجم كبير فى الانتاج ، مما يسهم فى سد الحاجة الى البروتين الحيوانى بأسعار مناسبة .

ثانيا : فى مجال السياسات التسويقية :

بالنسبة للتسويق الخارجى (الاستيراد) :

* دراسة الاسواق العالمية دراسة متأنية فى ضوء تحديد الاحتياجات ، وتحديد أنسب فترات العرض وانخفاض السعر الملائم للتعاقد لكسر احتكارات الموردين .

* اللجوء الى التعامل المباشر مع الحكومات او المجالس السلعية فى الدول المصدرة واتحادات المنتجين دون الوسطاء .

* تطوير اجهزة هيئة السلع التموينية وهيئات القطاع العام الاخرى ، بحيث تقوم بالعمليات الاستيرادية مباشرة دون تعدد مراحل التنفيذ الداخلى .

* قصر استيراد هيئة السلع التموينية على السلع التموينية المباشرة دون السلع التى تعتبر مواد خام لصناعات اخرى كالشحوم اللازمة لانتاج الصابون وتركها لغيرها من الجهات المختصة .

x مراجعة نظام الاستيراد بدون تحويل عملة وتقييم آثاره الاقتصادية السلبية والايجابية بهدف ترشيده .

بالنسبة للتسويق المحلى :

* تطبيق نظام العقود طويلة المدى فى تسويق الانتاج المحلى ، وبخاصة فى السلع منذ بداية الانتاج كالطماطم والبصل والثوم ، مع

تحديد اسلوب لتعويض المنتجين في الظروف غير المادية .

* انشاء شركات متخصصة في تسويق وتجهيز بل والمشاركة في انتاج السلع التموينية ، مع توفير مقومات نجاحها ، ومنها :
- ان يكون لها من القوة ما يمكنها من تمويل المنتجين وضمان تسويق انتاجهم .

- ان تقوم بالتعاقد مع المنتجين من القطاعين : العام والخاص مباشرة دون تدخل الوسطاء .

- ان تقوم بانشاء محطات واماكن للفرز والتعبئة والتصنيع ، وأن تتوسع في منافذ التوزيع .

* الاهتمام بوسائل الحفظ والتخزين ، والتوسع في اقامة الصوامع والثلاجات بما يكفل تحقيق مخزون استراتيجي ، وبخاصة من السلع التي يتم استيرادها كالقمح والدقيق ، واللحوم والدواجن والاسماك ، تجنباً لأية اختناقات وضماناً لانساياب وتدفق هذه السلع في الاسواق ، مع العمل على انتشار سلاسل هذه المخازن والصوامع على امتداد الجمهورية ، وفي موانئ الاستقبال المختلفة لتخفيف التكدس الذي يحدث في الموانئ الرئيسية ، والحد من الاختناقات التي تحدث في مرفق النقل .

ثالثاً : في مجال السياسات السعرية :

* النظر في إعادة تكوين جهاز تخطيط الاسعار لدراسة ما يتعلق بالاسعار ، ومن ذلك :

• دراسة مستويات الاسعار والاجور والعوامل المؤثرة ، والمواصلة مابين الاسعار وعناصر التكاليف والانتاج وكل من السعر الاقتصادي والاجتماعي لمجموعات السلع المختلفة ، والاحتمالات المترتبة على أي قرار سعري .

- امكن دراسة تثبيت الدعم عند حده الحالي بالنسبة لمجموعة السلع الاساسية ، على ألا يؤثر ذلك في القاعدة العريضة من الجماهير .
• امكن ربط سياسة تسعير الحاصلات الزراعية التي يتم استيراد

جانب منها بالاسعار العالمية ، بما يخدم تحقيق الدورة الزراعية المطلوبة في مصر ، وبما يؤدي الى تشجيع الانتاج المحلي وتخفيض حجم الاستيراد وخفض التكلفة .

* ربط سياسة عدم اعلان تسعيرة جبرية لبعض الفواكه كالعنب والموالح التي ترتب عليها زيادة كبيرة في اسعار تداولها بتنظيم غير مباشر من خلال منافذ البيع التابعة للقطاع العام في الجمعيات الاستهلاكية ، بما يؤدي الى طرح هذه السلع بأسعار مناسبة للحد من الزيادة الكبيرة في اسعار هذه السلع .

* ان يرتبط تحديد المستويات السعرية للسلعة بمواسم انتاجها . فالبطيخ مثلاً ، له مناطق انتاج تختلف في تواريخ انتاجها ، كذلك الخضروات كالبصل ، والطماطم ، والخيار ، تنتج في عروات مختلفة ، الامر الذي يجب مراعاته - بجانب حجم انتاج كل منطقة - عند تحديد السعر .

* الاحتفاظ بمخزون كاف من السلع وبدايلها (كالصلصة بالنسبة للطماطم) لي طرح في الفترات المتصلة بين العروات المختلفة كعامل منظم للأسعار .

رابعاً : في مجال الاستهلاك والارشاد التمويني :

* العمل على ترشيد الاستهلاك ، وتوعية المواطنين وتبصيرهم بظروف الاقتصاد القومي وبحجم التبعات الاقتصادية وبحجم الأعباء الاستيرادية .

* تعزيز اجهزة الارشاد التمويني تعزيزاً علمياً ومنهجياً ، بما يؤدي الى تعريف المواطنين بالوسائل الصحيحة لاستخدام السلع التموينية والمقادير والاحتياجات الاساسية .

* تطوير وسائل التعبئة والتغليف ، وتوفير السلع الاساسية معبأة في عبوات صغيرة كلما كان ذلك ممكناً ، بحيث يجد كل فرد وأسرته مايناسب استهلاكه اليومي ، فضلاً عما في ذلك من تسهيل لتداول السلع وتخفيف على منافذ التوزيع .

* قيام الارشاد التمويني بتوضيح البدائل السلعية المختلفة والمصادر التعويضية الغذائية وتبصير المواطنين بها ، وكذلك حث المواطنين على تقليل الفاقد ، او ترشيد استخدام الهالك فى الغذاء فى اغراض اخرى ، لتقليل الفاقد الفعلى على مستوى الاقتصاد القومى .

* تشجيع تكوين اتحادات المستهلكين لتوعية المستهلكين ، وخلق تيار قوى ضد الاتجاهات الضارة فى الاستهلاك ، وتنظيم حملات مقاطعة مستمرة تجاه مفتعلى الازمات ، ونشر الوعى الغذائى ، وتوضيح أهمية البدائل الغذائية المختلفة ، ومقاومة الشائعات التى يطلقها محترفو الازمات .

خامسا : الاهتمام بالاحصاءات وتقدير الاحتياجات والالذار المبكر :

* حيث يقوم العمل على الاستقراء وتحليل الاتجاهات السائدة فى مجال انتاج وتخزين السلع وما ينبغى اتخاذه من قرارات تجاه المؤشرات التى تمكسها هذه التحليلات ، لاهمية ذلك فى رسم سياسة تموينية صحيحة تتجنب الاختناقات وتضيق القجوات ، وذلك بتوفير الامكانات اللازمة فى هذا المجال ، ويمكن الاستفادة من المؤسسات والمنظمات النولية فى توفير المقومات والاجهزة اللازمة لتطوير هذا الملفق فى وزارة التموين .

سادسا : تطوير منافذ التوزيع :

* ضرورة تطوير منافذ التوزيع القائمة واللجوء الى منافذ البيع المتكاملة (السوبر ماركت) التى يجد فيها المستهلك كل حاجاته ، ولا يضيق وقته سدى وتقل معاناته من خلالها . مع تطوير أنظمة البيع بحيث تختفى ظاهرة الطوابير المتعددة ، ويتم فيها المحاسبة النهائية على البوابة او فى نهاية كل قسم بما يكفل تبسيط التعامل .

سابعا : فى مجال اسواق الجملة :

* انشاء سوق داخل القاهرة الكبرى يرتبط بمنطقة من مناطق الانتاج المجاورة ، وكذلك فى المدن الكبرى ، على مساحات مناسبة

وخارج الكتل السكنية بالمدن ، وأن تكون هذه الاسواق على ملتقى طرق مناسبة سهلة المداخل والمخازن ، مع توفير التجهيزات المخزنية المناسبة بهذه الاسواق ، وبخاصة موازين البسكول ووحدات التبريد والمخازن المعدة لاختلف انواع الخضرا والفاكهة .

* الاهتمام بتوفير اجهزة الرقابة المناسبة على الاسواق وعلى المجازر باعتبارها اسواقا للجملة ولتجار التجزئة والجزائرين .

ثامنا : فى مجال مجموعات السلع الغذائية :

القمح :

* الاهتمام بزيادة الناتج القومى من محصول القمح وذلك بالتوسع فى زراعة الاصناف مبكرة النضج غزيرة المحصول مثل صنف ستورك اس ومثل صنف سخا ٨ ، مع الاهتمام بالتسميد والرئ ومقاومة الآفات مثل : المن والحشائش التى تشارك القمح فى غذائه وتقلل من إنتاجيته .

* ان تعاود الحكومة شراء الانتاج المحلى من القمح بأسعار مقاربة لتكلفة الوحدة المستوردة منه ، تشجيعا للمنتج ، مع زيادة حوافز التوريد وذلك تلقافيا لتوجيه هذا الانتاج الى الاستهلاك الحيوانى .

* توفير الاعلاف المركزة حرصا على توجيه القمح والدقيق والخبز لاغراض الاستهلاك ادمى . مع توجيه بعض الوفرة فى واردات القمح الى استيراد الاصناف الخشنة منه والارخص سعرا لاستخدامها علفا ، بديلا للانتاج المحلى من القمح .

* توفير الصوامع والطاقت التخزينية التى تكفل الاحتفاظ بمخزون استراتيجى مناسب يحقق حدا لاستهلاك البلاد لا يتأثر باختناقات الشحن البحرى او تكدس الموانى او اختناقات النقل ، علاوة على وجوب الاحتفاظ بسعات تخزينية مناسبة .

الدقيق :

* زيادة الطاقة الانتاجية للمطاحن ، مع الاهتمام بالمعاملات الخاصة بالقمح والدقيق فيها ، وبخاصة اتمام جميع عمليات الغريلة والتنظيف .

* توفير الفنيين من الطحانين وعمال التشغيل بالمطاحن والذين

تعانى شركات المطاحن من نقص اعدادهم ، مع الاهتمام بعنصر التدريب فى هذا المجال .

* تشديد الرقابة على انتاج المطاحن وضمان مطابقته للمواصفات .
* تدبير السعات التخزينية المناسبة لتخزين الدقيق وتجهيزها تجهيزا عاليا بما يمنع تعرض الدقيق للمطار والأتربة وعدم تأثره بطول فترة التخزين نسبيا .

* الاستمرار فى طرح الدقيق الحر غير المدعم للمخابز التى تنتج الحلوى من العجين والتى تقوم بانتاج الاصناف المتميزة من الخبز .

* التوسع فى تعبئة الدقيق فى عبوات صغيرة سهلة التداول واستمرار توفيرها بالمجمعات ومنافذ التوزيع ، بما يدفع ويشجع على انتاج مصنعات الدقيق فى البيت بدلا من التركيز على المخابز العمومية ، وبخاصة بعد ان وجدت فى الفترة الاخيرة الصوانى الكهربائية الصغيرة التى تمكن ربة البيت من إنتاج الخبز اليومى لاسرتها وغيرها من مصنعات الدقيق .

الذرة :

- بعد أن أثبتت التجارب أنه من الممكن زراعة الاصناف المركبة الممتازة من الذرة مثل : جيزة ٢ او الهجين بيونير فى اوائل مايو مع التسميد الجيد وعدم التوريق او خف النباتات ، مما يزيد محصول الفدان من ٨ - ١٠ أردب الى ٢٠ - ٢٠ أردب ، فانه يقترح :

* تخصيص ما يتراوح بين ٨ - ١٠ ٪ من مساحة الارض المزروعة بالذرة لتزرع بنبات هجين (سورجان مثلا) يصلح للعلف ويؤخذ منه ٣ - ٤ حشات فى الموسم الواحد ، على ان توجه الزيادة فى الانتاج لصناعة علف الدواجن والحيوان ، بدلا من استيراد حوالى ١,٥ مليون طن لهذا الغرض .

* العمل على ان تتضمن اتفاقات التكامل مشروعات تهدف الى التوسع فى زراعة الذرة الرفيعة فى السودان ، حيث تزرع على الامطار وتغل غلة اقتصادية . على ان يستخدم المحصول الناتج فى صناعة

اعلاف الماشية والدواجن ، وهو امر يؤدى الى وجود فائض فى الذرة الشامى ، يمكن ان يخلط مع دقيق القمح بنسبة ٢٥ ٪ لإنتاج خبز ثبتت صلاحيته للاستهلاك الأدمى .

* تشجيع صناعة الأعلاف من المنتجات الثانوية للمحاصيل ومخلفات التصنيع بما يتيح امكان رفع الدعم عن الذرة المستخدمة كعلف للحيوان ، خاصة وان الانتاج الحيوانى نشاط استثمارى ، يجب ألا تستمر ممارسته عن طريق دعم موارده .

* استخدام الوسائل الحديثة فى تقشير حبوب الذرة الرفيعة قبل طحنها .

الأرز :

* الاستمرار فى احلال الأرز الممتاز المعبأ (سعر ١٤ قرشا للكجم) محل الأرز المخصوص المربوط على البطاقات وفى اطار الحصص ليشمل باقى المحافظات التى لم تطبق هذا النظام حتى الآن ، لخفض دعم الأرز الذى يتزايد عاما بعد عام ، ولترشيد الاستهلاك .

* الاهتمام بالاصناف الجديدة المباشرة ، وبخاصة الصنف « ريهو » الذى يشبه الاصناف العادية التى تزرع حاليا ، ويتمثل معها فى الطعم وفى مواصفات الطهى ، الامر الذى لن يؤثر على تذوق المستهلكين والذى تزيد انتاجية الفدان منه زيادة كبيرة عن الاصناف العادية ، بجانب زيادة معدلات تصافيه عن الاصناف الفلبينية وعن الاصناف العادية .

- الاهتمام بالصادرات الى المنطقة العربية حيث تحقق فيها مصر ميزة نسبية تزيد على ٥٠ دولار تقريبا فى سعر الطن عن السوق العالمى .

* طرح رتب من الأرز غير المدعم واطلاق تداولها للأفراد ، تخفيفا للطلب على الأرز المدعم ، وتلبية للطلب على هذه السلعة .

القول :

* استمرار المراجعة السعرية للقول المسوق تعاونيا ، بما يكفل استمرار اقبال المنتجين على زراعته .

* العمل على استمرار تحسين اصناف الفول المزروعة ورفع انتاجيتها .

* التوسع فى طرح الفول المعبأ فى عبوات صغيرة بالمجمعات بأسعار غير مدعمة ، علاوة على ما يوزع استرشادا بالبطاقة .

* الاهتمام بالمجاريش ورفع كفاءتها وتصنيف انتاجها بحيث يمكن انتاج الفول المقشور والفول المدشوش (المنفصل الفلقتين) ، وانتاج مساحيق الفول لخلطات الطعمية والبصارة ، واستخدام القشر فى تغذية الماشية .

العدس :

* تحريك مواقع انتاج العدس - ما دام يزرع مستقويا - الى الوجه البحرى بما يكفل التوسع فى زراعته ، وبخاصة بعد ان ثبت نجاحه وارتفاع انتاجيته فيه .

* المراجعة السعرية السنوية لحصول العدس المسوق تعاونيا ، بما يكفل توفير المساحة المناسبة لزراعته وانتاجه .

* الاهتمام بمجاريش العدس تحسينا لمواصفات المطروح منه فى الاسواق ، ورفعاً لمعدلات التصافى ، واستخداما لمشتقات انتاجه .

* انتاج مسحوق العدس للشورية وازافة نكهات اللحوم او الدواجن اليها وطرحها بأسعار مناسبة .

- الى ان يتحقق الاكتفاء الذاتى من العدس ، يستورد العدس بدون جرش ، على ان يجرش محليا للاستفادة بمشتقاته ولخفض تكلفة استيراده .

الخضر :

* نشر الوسائل والاساليب الحديثة فى انتاج الخضر ، والتوسع فى اختيار الهجن والاصناف غزيرة المحصول مبكرة النضج والمقاومة للأمراض والآفات .

* ربط التوسع فى انتاج الخضر بالاساليب الحديثة ، بمراكز التجميع والتسويق والنقل المجهز اللازم لنقل هذه الاصناف سريعة

التلف وحتى لا يتكرر ما حدث فى العام الماضى بالنسبة للطماطم ، اذ زرعت الاصناف العالية الانتاج فى بعض المناطق - وفى بعض المساحات بالطرق الحديثة - مما ادى الى زيادة كبيرة فى انتاجيتها مع تعذر تسويقها ، وهو أمر ترتب عليه تلف واعدام كميات كبيرة منها ، ولم تتمكن شركات الصناعات الغذائية من استخدام هذا الانتاج الرخيص فى تصنيع الصلصة .

* التوسع فى ربط الصناعات الزراعية على المستوى المزرعى مما يتيح افضل سبل استخدام وتصنيع الخضر ، حيث يتم تدريبها وتخصيص الرتب العالية للتصدير ، وطرح الرتب المتوسطة ملازمة للاستهلاك ، واستخدام الرتب الاقل فوراً فى عمليات التصنيع والحفظ ، مع انتاج الوحدات الصغيرة الملائمة لمستويات الانتاج الزراعى فى مصر .

* تشجيع التعاونيات ، وكذلك تكوين اتحادات المنتجين المتخصصة فى مثل هذه الامور .

* ربط الشركات التموينية الموزعة باتحادات المنتجين وتعاونياتهم وبالشركات الزراعية المنتجة ، كسرا لحلقات التداول الكثيرة .

* تشديد الرقابة على اسواق الجملة ، ونشر سلسلة هذه الاسواق على منافذ المدن ، بدلا من تركيزها فى مكان واحد وتجهيزها بالمخازن المبردة والتجهيزات اللازمة للتخزين البسيط بها .

* اهتمام الشركات الزراعية باقامة المزارع الحديثة وبيوت البلاستيك بهدف انتاج الخضر فى الفواصل الموسمية التى يقل فيها المعروض بين العروات ، وللاستفادة من المزايا التصديرية التى تتيحها مثل هذه المزارع .

* قيام الشركات التموينية المتخصصة فى مجال التوزيع - بالعناية باقسام الخضر فى المجمعات والسوبر ماركت التى يجب ان تتوسع فى اقامتها ، وان يتم تجهيز هذه الاقسام تجهيزا مناسباً . كما يجب ان يشمل هذا النشاط فى الشركات التموينية تعبئة الخضر فى عبوات

مناسبة نصف او واحد كجم ، وتداول الخضر المنظفة والمجهزة تسهيلا على ربة البيت ، وكذلك طرح الخضر المجمدة فى غير مواسم انتاجها .
الفاكهة:

* التوسع فى زراعة وانتاج اصناف الفاكهة بكافة مناطق الاستصلاح . ويشكل الساحل الشمالى الغربى ومديرية التحرير وسيناء مجالات فسيحة للتوسع فى زراعة اشجار الفاكهة وفى زيادة انتاجها ، مع الخروج من اطار النمط التقليدى للاستصلاح والاستزراع ، واتباع الوسائل الحديثة للرعى ، ويساعد على ذلك ان هناك شركات متخصصة فى انتاج هذه الوسائل بتكلفة مناسبة .

* الاستمرار فى موالاة تحسين اصناف الفاكهة وانتخاب الاصناف عالية الانتاجية المقاومة للآفات ، ومتابعة التطور العلمى الكبير بالنسبة لأكثر الأصناف باستخدام مزارع الانسجة للخلايا المرستيمية وتطبيقات الهندسة الوراثية .

* الاهتمام بالمشاتل الخاصة بانتاج شتلات الفاكهة ، وامداد هذه المشاتل بعيون الطعم والعقلة من الامهات المختبرة الخالية من الآفات الفطرية والمطابقة للمواصفات ، ومراقبة انتاجها . فالاستثمار فى زراعة اشجار الفاكهة استثمار طويل المدى ولا تظهر نتائجه الا بعد عدة سنوات ، وبالتالي يجب تركيز الاهتمام على نقطة البداية .

* استخدام اساليب التغذية الورقية بمجموعات المغذيات الصغرى والعناصر النادرة ، لما يتيح ذلك من كفاءة الاستفادة من الاسمدة الازوتية والفوسفورية وباقى مجموعة العناصر المغذية الكبرى ، وبالتالي زيادة الانتاج .

* تطبيق الاساليب العلمية فى جمع وقطف الثمار وتحديد مواعيد قطفها ، وبخاصة الكمثرى والتفاح ، حفاظا على المجموعات الزهرية ، واستمرار كفاءة اشجارها فى معدلات الاثمار .

* توفير وسائل التدريج والتعبئة والتغليف وتجهيزات النقل المناسبة وفقا لاحتياجات الاسواق ، وان يلحق بوحدات التعبئة والتدريج صناعات

٢٨٠

العصير والمرببات والحفظ فى تكامل تسويقى وتصنيعى .

* الربط بين جهات الانتاج ومنافذ التوزيع وبطا مباشرا لتعدد حلقات التسويق والسمسرة ، وخاصة بين جهات القطاع العام .

* الاهتمام بتعاونيات واتحادات المنتجين ، لما تحققه من نشر للمفاهيم الصحيحة للانتاج والتسويق .

* رسم السياسة السعرية على اسس واقعية من حيث دراسة تطور تكاليف وتحقيق العائد المناسب ، على ان تبقى منافذ توزيع القطاع العام عاملا منظما لتيار الاسعار فى المجتمع .

اللحوم :

* ضرورة الاهتمام بزيادة اعداد الماشية الموجهة الى التسمين ، وذلك باتخاذ الاجراءات التالية :

- استيراد الابقار العشار ذات الغرض المزبوج : انتاج اللحم والالبان ، وقد اثبتت سلالات منها كفاءتها فى هذا المجال واقبل المواطنين على شرائها .

- ادخال السلالات العالية الانتاج مباشرة ، دون صرف الجهود الى رفع نسبة الدماء الفريزيان فى الابقار المصرية ، بعد ان اثبتت سلالات منها كفاءتها العملية فى التربية ، فى ظل ظروف البيئة المصرية .

- منع ذبح البتلو وتغذيتها وتسمينها حتى تصل الى الازنان التى تحقق انتاجا من اللحم يوازى خمسة امثال الناتج عند ذبحها صغيرة . مع تشجيع الفلاحين على تربيتها بتيسير القروض لهم ، على ان تسدد من ثمنها .

- معالجة ظاهرة العقم فى الجاموس المصرى ورفع كفاءته التناسلية ، واستخدام وتعميم وسائل التلقيح الصناعى .

- توفير الرعاية البيطرية الكاملة للثروة الحيوانية بوسائل منها :
التعليم الوقائى الدورى والحماية البيطرية فى المحاجر الصحية البيطرية، لمنع دخول أوبئة للبلاد ، وفحص الحيوانات الحية المستوردة بكل دقة قبل دخولها البلاد .

* التوسع فى مشروعات الانتاج الحيوانى فى الاراضى الجديدة المستصلحة لتحقيق المنفعة المتبادلة بين شقى التنمية الزراعية : الانتاج النباتى والانتاج الحيوانى . فالاراضى الجديدة بحاجة الى زراعة البرسيم - وبخاصة البرسيم الحجازى - بها لتثبيتها ، والماشية تتغذى عليها ، والمادة العضوية تؤدى الى سرعة وصول الاراضى المستزعة الى الحدية الانتاجية .

* الاهتمام بصناعة تربية الماشية ، والاستفادة مما يضيفه العلم من اضافات جديدة فى هذا المجال ، لرفع كفاءة انتاج الماشية من اللحوم . * ضرورة توفير الاعلاف باعتبارها العنصر الرئيسى فى تربية الماشية والدواجن .

* التوسع فى اسلوب تعاقد وحدات وزارة التموين المتخصصة ، بالتعاون مع اجهزة وزارة الزراعة بالمحافظات على استلام كامل انتاج مربى ماشية التسمين ، مع توفير الحصص المناسبة من الاعلاف للمربين المتعاقدين ، بشرط ان يكون تسليم الاعلاف مرتبطا بتسليم العجول المسمنة .

* الاهتمام باقامة المجازر المتطورة للاستفادة من كافة مخلفات ونواتج الذبح ، وتنظيم التداول فى هذه المجازر والرقابة عليها .

* الاهتمام بعمليات تجهيز وتشفية اللحوم وتدرجها وتعبئتها فى عبوات مناسبة لكل نوعية منها ، وعرضها بمناقد التوزيع فى ثلاجات العرض بالاسعار المناسبة لكل قطعة .

* التوسع فى انتاج اللحوم المصنعة ، وبخاصة المخلوطة بالفول الصويا ، مما يزيد فى حجم انتاج اللحوم ويخفف الطلب على اللحوم الحمراء الصافية .

* سد معدلات النقص فى اللحوم الحمراء حاليا عن طريق الاستيراد ، سواء الماشية الحية او اللحوم . وعند استيراد اللحوم يفضل المشقة حتى يسهل اعادة تقطيعها وتعبئتها وتوزيعها معبأة .

الألبان :

* احلال سلالات الابقار ذات الغرض المزدوج : انتاج اللحوم

وانتاج الالبان ، التى يصل انتاج البقرة الواحدة منها إلى نحو ٥٠٠٠ لتر او نحو ٥ طن ، فى حين ان اعلى معدلات الادرار فى الجاموس المصرى لا تصل الى ربع هذا الرقم ، وقد اثبتت سلالات منها تفوقا فى هذا المجال .

* رفع معدلات ادرار الجاموس المصرى وزيادة كفاءته التحويلية ، نظرا لارتباط الفلاح المصرى بتربية الجاموس لهذا الغرض .

* التوسع فى انتاج الاعلاف الخضراء على مدار العام ، بدلا من الاسراف حاليا فى استخدام البرسيم الاخضر . وقد اثبت نبات علف الفيل كفاءة كبيرة فى هذا المجال .

* ارشاد الفلاحين الى استخدام بدائل اللبن فى ارضاع البتلو توفيراً لفترة ادرار لا تقل عن شهر بالنسبة لكل ماشية ولود .

الدواجن :

- ضرورة قيام شركة الدواجن وغيرها من الشركات التى يجب ان تقوم فيها وزارة الزراعة بالتوسع فى انتاج الكتاكيت اللازمة للتوسع الانتاجى فى مجال الدواجن ، وان تكون من السلالات العالية ذات الكفاءة التحويلية المرتفعة والمقاومة لبعض الامراض المحلية .

* تقديم التسهيلات اللازمة لتشجيع الفلاحين على العودة الى تربية الدواجن فى بيوتهم ، بتوفير البطاريات الصغيرة التى يمكن وضعها فى احدى غرف المنزل وذلك بالتوسع فى انتاجها بأحد المصانع الحربية ، وبخاصة تلك التى تتسع لخمسين فرخة بياضة على الاقل . حتى وان ادى الامر الى توزيعها بأسعار مدعومة وان يتم سداد ثمنها من عائد الانتاج . وعلى أن تقوم بنوك التنمية الزراعية بدور ملموس فى هذا الصدد .

* عدم قصر الاهتمام على تربية الدواجن ، وتوجيهه ليشمل الارانب والبط والدجاج الرومى ، مع توفير السلالات المناسبة من كل نوع ، والوسائل الحديثة لتربيتها كبطاريات تربية الارانب ، وان يسرى عليها ما يسرى على بطاريات الدجاج البياض ، والتوسع فى تربية البط قرب المجارى المائية والتعاشيش المزدوج للبط مع مزارع الاسماك .

* توفير الاعلاف والمركبات الخاصة بتربية الدواجن وتوفيرها على

مدى عروات الانتاج المختلفة ، وفقا لنوع التربية ، حيث تختلف عليقة البياض عن عليقة التسمين .

* توفير الامصال ووسائل الوقاية والعلاج لامراض الدواجن المتوطنة وتوفرها بالوحدات الزراعية بالريف .

* التوسع فى اقامة المجازر والثلاجات الحديثة اللازمة لاستقبال الانتاج وتجهيزه فى مواقعه ، بما يكفل الاستفادة من كافة مخلفات الذبح ، وعدم التعرض لضغوط تجار الجملة .

* التوسع فى نظام تعاقد شركات القطاع العام مع منتجى الدواجن لتخليصهم من ضغوط تجار الجملة ، وضمان استمرار الانتاج على مدى العروات المختلفة طوال العام ، وتجنب الاختناقات او توقف الانتاج .

الببيض :

* نشر وتوفير السلالات البياضة واحلالها محل السلالات المحلية التى لا يصل انتاجها من البيض الى نصف انتاج السلالات المستوردة .

* توفير بطاريات الدجاج البياض والتى تتسع لنحو خمسين دجاجة بياضة ، وتشجيع الفلاحين على اقتنائها وتوزيعها باسعار مدعومة ، وسداد ثمنها على اقساط تسدد من عائد انتاجها .

* تشجيع مزارع انتاج البيض على مستوى المشروعات الكبيرة ، فهى علاوة على انتاج البيض تنتج اللحوم من الامهات التى يتم ابدالها تدريجيا فى دورة انتاجية مستمرة .

- توفير محطات جمع وتدرج البيض وتعبئته وحفظه ونقله الى منافذ التوزيع .

الاسماك :

* الاهتمام بتربية الاسماك بالنيل والبحيرات الداخلية ، وذلك عن طريق توفير زريعة من الاسماك المحلية وجلب زريعة من الاسماك المستوردة الجيدة .

* الاهتمام ببجيرة السد العالى التى تبلغ مساحتها مليون فدان ، واستجلاب زريعة مناسبة للنمو فى اعماق البجيرة ، مما يمكن من

التوسع الرأسى فى استغلال البحيرة ، مع الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة باستخدام وسائل الصيد الحديثة .

* تطوير اساليب الصيد بصفة عامة .

* الاستفادة بالخبرة الاجنبية المتخصصة فى مجال الصيد ، بتشجيعها على الدخول فى هذا المجال فى اطار شركات مشتركة تتمتع بالمزايا الممنوحة لرأس المال العربى والاجنبى ، وتقوم بالصيد فى اعالى البحار ، علاوة على استغلال الشواطئ المصرية وفق ضوابط معينة منها ضمان حد أدنى من كميات الاسماك سنويا .

* الاهتمام بانشاء المزارع السمكية فى الاراضى البور ومزارع الارز والمصارف ، وتشجيع القطاع الخاص والفلاحين على خوض ذلك المجال بما يعمل على توفير الاسماك بمختلف أنحاء البلاد .

* الاهتمام بتصنيع حصيلة الصيد وتعبئتها ، والاستفادة بالمخلفات فى انتاج علف الدواجن .

السكر :

* الارتفاع بكفاءة مصانع سكر القصب القائمة حاليا .

* التوسع فى انتاج البنجر ، وتشجيع دخول شركات الاستثمار فى هذا المجال .

* انتاج المركبات السكرية من الذرة بالتحليل المائى لنشا الذرة .

* مواجهة التزايد فى استهلاك السكر ، وذلك بوسائل منها :

- ترشيد الاستهلاك فى هذا المجال .

- اطلاق حرية تداول السكر بسعر غير مدعم لما زاد عن المقرر

التموينى للفرد .

الزيت :

* التوسع فى زراعة المحاصيل الزيتية مثل : فول الصويا والسمسم وعباد الشمس هبفا ومحاصيل القرطم والروب شتاء ، على ضوء ما تقوم به اكااديمية البحث بالاشتراك مع الجامعات ووزارة الزراعة من دراسة غلة هذه الاصناف من الزيت لاختيار انسبها للدورة الزراعية الحالية .

تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك

وبالرغم من توجيه معظم الدعم السعري للغذاء الى الحبوب ومنتجاتها ، فإن نسبة الانفاق على مجموعة الحبوب والتشويات الى جملة الانفاق الغذائي تعدت ٣٠ ٪ فى المناطق الريفية ، وان انخفضت الى نحو ٢٠ ٪ فى الحضر . ويلاحظ نتيجة اطراد زيادة اسعار اللحوم توالى ارتفاع نسبة الانفاق عليها لتنافس الحبوب وتتعدى ربع الانفاق الغذائى فى كل من الحضر والريف فى ١٩٧٤ ثم نصفه فى (١٩٨٢/٨١)

تطور أنماط الاستهلاك الغذائى :

تطور نمط الاستهلاك الغذائى فى مصر على النحو التالى :

× مازال الغذاء المصرى يعانى عدم التوازن ، وذلك بسبب الزيادة المستمرة فى استهلاك اطعمة الطاقة (خاصة الحبوب) والاسراف فيها ، مع ثبات نسبى فى استهلاك البقوليات ، وتزايد غاية فى البطء فى استهلاك اطعمة البروتين الحيوانى ، وذلك رغم بعض التحسن الواضح فى استهلاك الخضار والفاكهة والزيت والدهون النباتية .

× زاد متوسط الفرد من الحبوب فى الحضر للفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ١٩٨١) من حوالى ١٧٧,٥ الى ٢٤٧ كجم / سنة بنسبة زيادة بلغت نحو ٣٩ ٪ ، وكذلك زاد متوسط نصيب الفرد فى الريف من نحو ٢٢٢,٤ الى حوالى ٣٠٤ كجم / سنة فى نفس الفترة ، بزيادة تربو على الثلث .

× زاد نصيب الفرد من القمح - وهو يمثل نحو ثلاثة ارباع جملة المستهلك من الحبوب - من نحو ١١٣ كجم / سنة كمتوسط للحضر والريف فى ٥٨ / ١٩٥٩ ، الى اكثر من ١٩٠ كجم / سنة فى ١٩٨١ ، أى زاد بنسبة بلغت نحو ٧٧ ٪ فى عشرين عاما .

× اتسم استهلاك الذرة فى الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ٧٤ / ١٩٧٥) بتوالى انخفاض نصيب الفرد بسبب البرامج المشجعة لاحتلال استهلاك القمح محل الذرة ، لمقاومة انتشار مرض البلاجرا ، فانخفض نصيب الفرد فى الحضر من نحو ١٧,٨ الى ٧,٦ كجم / سنة ، وفى الريف من حوالى ١١٠,٥ الى ٥٦,٦ كجم / سنة ، ولكن التقديرات المتبناة فى

تتمثل اهم مظاهر المشكلة الغذائية بمصر فى ازدياد قصور الانتاج المحلى من الغذاء عن تلبية الاحتياجات المطردة منه ، وبخاصة فى خلال العقد الأخير . وفى خلال عشرين عاما (١٩٦٠ - ١٩٨٠) زاد مقدار الفجوة الغذائية فى السنوات العشر الاولى من نحو ١٥٠ الى حوالى ١٨٤ مليون دولار ، ثم تزايد فى العقد الثانى حتى ١٩٨٠ الى نحو ١,٩ بليون دولار ، أى الى ما يزيد على عشرة اضعاف ما كانت عليه هذه الفجوة فى عام ١٩٧٠ ، وبذلك وصلت قيمة الدعم الغذائى الى نحو بليونى جنيه .

تطور الانفاق الغذائى :

تتعدى نسبة المنفق على الغذاء ٦٠ ٪ من الانفاق الكلى للأسرة فى المتوسط ، بل تصل الى نحو ٩٠ ٪ بالنسبة للأسرة محدودة الدخل ، وذلك بسبب زيادة الاعتماد على الاستيراد بالاسعار المرتفعة للغذاء . وتمثل تلك النسبة نحو ثلاثة امثالها فى الولايات المتحدة الامريكية وضعف النسبة فى المملكة المتحدة ، مما يعنى اضطراب المستهلك المصرى الى توجيه جزء كبير من دخله لاستيفاء احتياجاته الغذائية مضحيا بامكانية اشباع الاحتياجات الاخرى ، تلك التى يتقرر بدرجة اشباعها مستوى رفاهية الفرد والمجتمع .

الموازين الغذائية في السنوات الاخيرة وصلت بمتوسط الاستهلاك البشري للفرد الى ٩٠ كجم / سنة .

× تعدى متوسط نصيب الفرد من الارز الثلاثين كيلو جراما في السنة في السبعينات ، بل تجاوز الخمسين كيلو جراما في مناطق زراعته في شمالي ووسط الدلتا .

× تضاعف متوسط نصيب الفرد من البطاطس - المحصول النشوي الرئيسى - في خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ١٩٨٢) من نحو ٨,٣ الى ١٨,٤ كجم / سنة .

× اتسم تطور متوسط نصيب الفرد من البقوليات المتكاملة مع الحبوب في تعويض نقص نصيب الفرد من البقولتين الحيوانى بالثبات النسبى في خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ٧٤ / ١٩٧٥) حول ٦ كجم / سنة ، وفي السنوات التى زاد فيها نصيب الفرد من الفول انخفض نصيبه من العدس ، الا ان نصيب الفرد من الفول زاد في الاعوام الاخيرة الى اربعة امثال ما كان عليه في منتصف السبعينات ، بل تعدى عشرة كيلو جرامات في السنة . وعلى العكس من ذلك ، انخفض نصيب الفرد من العدس الى نحو ١,٢ كجم / سنة في عام ١٩٨٠ ، وهو ما يمثل نحو ٤٢ ٪ من مستواه في ٧٤ / ١٩٧٥ .

× اتسم تطور نصيب الفرد من استهلاك مجموعة اللحوم والاسماك والبيض في الحضر والريف على الترتيب بالثبات النسبى تقريبا في خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ٧٤ / ١٩٧٥) حول ١٠ ، ٦,٥ كجم / سنة للحوم الحمراء ، ٣,٣ ، ٢,٥ كجم / سنة للدواجن ، ٦,٣ ، ٣,٣ كجم / سنة للاسماك .

وقد لوحظ بعض النمو البطيء في استهلاك الريف من الدواجن والاسماك في خلال تلك الفترة ، وفي عامى ٨٠ / ٨١ - ٨١ / ٨٢ ، زاد نصيب الفرد من اللحوم الحمراء بنحو ٤٦ ٪ فبلغ حوالى ١٢ كجم / سنة ، مع بعض الزيادة في استهلاك الدواجن والاسماك في الريف بالذات . ولم تلاحظ زيادة في نصيب الفرد في الحضر من البيض في

خلال تلك الفترة عما كان عليه في الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ٧٤ / ١٩٧٥) ، بينما تزايد نصيب الفرد في الريف من حوالى نصف مثيله في الحضر (٨٠ ، كجم / سنة تقريبا) الى نفس مستواه في ٧٤ / ١٩٧٥ . وفي العامين المشار اليهما زاد كذلك متوسط نصيب الفرد على مستوى الجمهورية الى نحو ٢,٣ كجم / سنة .

× فيما يخص استهلاك المصدر الآخر للبروتين الحيوانى ، وهو الالبان ومنتجاتها ، فقد اتسم بنفس سمة المصادر الاخرى من حيث الثبات النسبى في الفترة قبل الانفتاح حول الخمسين كيلو جراما في السنة للفرد ، ثم زادت الكمية في العامين الاخيرين لتقترب من السبعين كيلو جراما .

وقد لوحظ تناقص استهلاك الزيت والسمن لاستبدال الزيوت والدهون بهذين الصنفين ، مع تزايد استهلاك بعض انواع الجبن بما عمل على توازن تلك المنتجات مع بعض التقلبات السنوية .

× ازداد متوسط نصيب الفرد من كل من الخضر والفاكهة في خلال الفترة ٦٤ / ٦٥ - ١٩٨١ بنحو ٥٢ - ٥٤ ٪ ، فارتفع هذا المتوسط بالنسبة للخضر من نحو ٨٥,٥ الى ١٣٢ كجم / سنة ، وبالنسبة للفاكهة من حوالى ٢٦,٥ الى ٤٠,٣ كجم / سنة . وقد خصت معظم الزيادة استهلاك الطماطم والبصل في الخضر ، والموالح والبلح في الفاكهة .

× تبين ثبات متوسط نصيب الفرد من السكر بين ١٠ - ١٢ كجم / سنة في خلال الفترة السابقة على حرب اكتوبر ١٩٧٣ ، ثم تضاعف الاستهلاك بعد ذلك ليصل نصيب الفرد الى اكثر من الضعف في خلال العامين الاخيرين .

× بينما اتسم تطور نصيب الفرد من الدهون والزيوت النباتية في الحضر بالتزايد البطيء ، فقد اختلف الامر في الريف بزيادة نصيب الفرد من حوالى ٢,٨ الى ٧,٨ كجم / سنة في خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ٧٤ / ١٩٧٥) بسبب احلالها بدلا من السمن والزبد البلدى ، ثم بدأ بعد ذلك التزايد السريع في القطاعين ، ليصل نصيب الفرد على

مستوى الجمهورية الى نحو ١٠,٤ كجم / سنة في ٨١ / ١٩٨٢ ، تمثل نحو ١٣٥ ٪ مما كان في عام ١٩٧٤ .

× هناك مزيد من التحسن في استهلاك الخضار والفاكهة ، مع بعض الزيادة البسيطة غير الطموحة في استهلاك مصادر البروتين الحيوانى .
× تبنت الخطة الخمسية (٨٢ / ١٩٨٢ - ٨٦ / ١٩٨٧) نفس المستويات المحققة في سنة الاساس ٨١ / ١٩٨٢ ، والمبالغ فيها بالنسبة للحبوب ، بل زادت عنها قليلا بالنسبة للارز خاصة .
أسباب تطورات الاستهلاك الغذائى :

ساهمت عدة عوامل في تحقيق الاتجاهات الاخيرة لتطور متوسط نصيب الفرد من السلع الغذائية المختلفة ، أثر بعضها على الاستهلاك البشرى الفعلى ، وأدى البعض الآخر الى عدم دقة تقديره بسبب عدم المتابعة الدقيقة لتغيرات الاستخدامات البديلة او الفاقد .
ومن اهم تلك العوامل ما يلى :

- الارتفاع العام في مستوى الدخل ، مع زيادة نسبية اعلى لدخول الفئات ذات الميل الحدى العالى للاستهلاك (اى الذين يوجهون غالبية زيادة دخولهم الى الاستهلاك) ، مثل العمال الزراعيين والعمال المهرة والحرفيين والتجار . وقد تبين ارتفاع متوسط الدخل الفردى لهذه الفئات في خلال الفترة (٧٢ - ١٩٨١) الى نحو اربعة امثاله ، بل انه بأخذ الارتفاع في نفقات المعيشة في الاعتبار ، فقد تضاعف متوسط الدخل الفردى الحقيقى في خلال تلك الفترة التى لا تزيد على تسع سنوات .

- ازدياد حجم الواردات الغذائية وانكماش صادراتها بمعدلات متزايدة بسبب الاتجاه بالتعامل نحو الكتلة الغربية ، الامر الذى اتاح زيادة عرض السلع الغذائية في الاسواق المحلية ، مصحوبة بدعاية واعلان مركز ، شجع على زيادة الاستهلاك وتقوية الميل اليه . ويكفى للدلالة على ذلك ، أنه في خلال الفترة (٧٣ - ١٩٨٢) زادت واردات القمح اكثر من ثلاث مرات ، والذرة والبقول ٢٢ مرة ، واللحوم ١٩ مرة ،

والنواجن ٢٩ مرة ، والالبان ٤٨ مرة ، وتحول فائض التجارة في السكر الى عجز قدره ثلاثة ارباع المليون طن . وفى نفس الوقت انكشحت صادرات البصل والارز والموالح الى ١٨ ٪ و ٦٠ ٪ و ٥٠ ٪ على الترتيب .

- أدى دعم أسعار السلع الغذائية - مع عوامل أخرى - إلى الاسراف في استهلاكها أو في شرائها بمعنى ادق . وأهم أثر للدعم هو توجيه بعض كميات الحبوب نحو استخدامات لم تدعم الاسعار من اجلها ، مثل : استخدام القمح ودقيقه وجزء من انتاج الارز في تغذية الحيوان المزرعى ، بسبب ارتفاع اسعار الاعلاف ، وكذلك أدى الى زيادة استهلاك سكان الريف للدقيق المدعوم والزيوت النباتية والاسماك المثلجة والدواجن المستوردة ، كما ساهم دعم القمح مع انخفاض جودته ووزنه في الحضر ، والاضطرار في كثير من الاحيان عند شرائه الى الوقوف في الطوابير لنقص منافذ التوزيع - الى مبالغة كثير من المستهلكين في مشترياتهم منه .

- كان لزيادة اتصال اهل الريف بالمناطق الحضرية بعض الاثر في زيادة استهلاكهم تقليدا لانماط الحضرية ، وقد ساعد على ذلك زيادة دخولهم اللامزرعية وامتداد انشاء المتاجر والمجمعات الاستهلاكية الى الريف .

- أدت زيادة الفاقد من السلع الغذائية بسبب سوء التجهيز ، وانخفاض الكفاءة التسويقية ، الى زيادة الكميات الموجهة للاستهلاك بسبب الفاقد في جزء ملموس منها . واذا كانت التقديرات المتبناة لحجم هذا الفاقد بالغت في الانخفاض ، فقد يبالغ في حجم الاحتياجات الفعلية للسكان ، والتي اعتمد عليها في وضع الخطط المستقبلية للاستهلاك والدعم .

النواحي الصحية لأنماط الاستهلاك الغذائى السائدة :

تضمنت انماط الاستهلاك الغذائى السائدة في المجتمع المصرى ما يؤثر على الناحية الصحية للمواطن المصرى . فعلى ضوء الاحصاءات

المتاحة والتقديرات المتبناة في الموازين الغذائية في السنوات الأخيرة -
التي سيتناولها المجلس في الدورة القادمة بمزيد من الدراسة - تبين ما
يلي :

• ارتفاع متوسط نصيب الفرد من السعرات والبروتين الكلى كثيرا
عن الاحتياجات ، بل وعن مثيله في بعض الدول المتقدمة . وقد نتج ذلك
عن : ارتفاع استهلاك الحبوب حتى وصل متوسط نصيب الفرد من
القمح الى نحو ثلاثة امثال متوسط نصيب المستهلك في الولايات المتحدة
الامريكية ، وإلى ضعف متوسط نصيب المستهلك الانجليزي . وكذلك زاد
نصيب المستهلك المصري من الارز والذرة الى نحو عشرة امثال نصيب
المستهلك الأمريكي .

• انخفاض نصيب الفرد من البروتين الحيواني الى اقل من نصف
المستويات اللازمة ، فقد انخفض نصيبه من اللحوم والبيض الى نحو
١٠ ٪ من المستوى الفرنسي او الالماني الغربي في هذا المجال ، وإلى
نحو ٨ ٪ من المستوى الأمريكي ، وهو امر كان له تأثيره السلبي على
نصيب الفرد من الحديد ذي النسبة العالية من الامتصاص ، ومن
الثيامين وهو احد مركبات فيتامين (ب) .

• بالنسبة للزيادة في استهلاك السكر ، وان كانت من سمات الدول
المتقدمة ، الا ان نمط استهلاكه يختلف في مصر ، ومن ثم فان تلك
الزيادة غير مبررة صحيا او اجتماعيا او اقتصاديا .

• من جهة أخرى ، فان الزيادات المستهدفة في استهلاك البقوليات
والخضر والفاكهة ذات آثار ايجابية في تعديل مسار انماط الاستهلاك
الغذائي الى الطريق الافضل صحيا .

التقييم الاقتصادي لأنماط الاستهلاك ومقترحات التعديل :
يمكن تقييم انماط واستهلاك المواطن المصري اقتصاديا لوضع
مقترحات لتعديل هذه الانماط وذلك على النحو التالي :

• مما سبق يتضح أثر تطور مستويات الاستهلاك الغذائي على
زيادة الدعم الغذائي من نحو ٩ مليون جنيه في عام ١٩٦٠ الى نحو

بليونى جنيه في ٨١ / ١٩٨٢ ، وارتفاع العجز التجارى الغذائى الى
مثل هذا الرقم بالعملة الصعبة ، مع توقع تضاعفه في ٨٦ / ١٩٨٧
برغم استهداف الخطة الخمسية وقف نمو الفجوة الغذائية لتبلغ نحو
٢,٦ بليون جنيه في السنة النهائية للخطة ، عن طريق زيادة الانتاج
المحلى .

• اهتمت الدراسة بالجانب الآخر ، وهو الطلب على الغذاء نفسه
ومحاولة تعديله ، مساهمة في تحقيق اهداف الخطة . وقد اتضح ان تبني
مستويات للاستهلاك قريبة من تلك التى سادت حتى منتصف السبعينات
- والتي اتسمت بعدم الاسراف - بالنسبة للحبوب والسكر ، تؤدي الى
وفر اقتصادى كبير .

فاعتبار متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك البشرى من القمح
بحوالى ١٥٠ كجم / سنة ، ومن الذرة نحو ٢٥ كجم / سنة ، ومن الارز
٣٠ كجم / سنة ، ومن السكر ٢٠ كجم / سنة - كلها امور تؤدي الى وفر
في الواردات والفاقد التسويقي بما تصل قيمته في السنة النهائية للخطة
وحدها الى نحو ١,٨ بليون دولار ، علاوة على وفر في الدعم الغذائى
يصل الى حوالى ٣٣٥ مليون جنيه ، فضلا عن ارتفاع نسبة الاكتفاء
الذاتى من القمح الى نحو ٧٢ ٪ ، ومن السكر ١٠٠ ٪ . وكذلك يرتفع
الحجم المتاح للتصدير من الارز الى ما قيمته ٢٨٨ مليون دولار .

ولا تشكل المستويات المقترحة لنصيب الفرد من تلك السلع الغذائية
أى ضغط على احتياجاته الصحية ، بل تؤدي الى توازن اكبر في
مكونات غذائه .

• ومن جهة أخرى ، فتحسين الكفاءة التسويقية للسلع الغذائية
بالسبل المختلفة ، يخفض نسبة الفاقد التسويقي الى النصف ، ويؤدي
الى وفر اقتصادى يقدر بنحو ٩٩٥ مليون جنيه في السنة النهائية
للخطة (٨٦ / ١٩٨٧) ، وهو امر يبرر - بما فيه الكفاية - تكاليف
التحسين .

مشكلة

الخبز وسبل علاجها

يشكل الخبز الدعامة الرئيسية للغذاء في مصر ، إذ يعد المستهلك
بأكثر من احتياجاته من المواد النشوية والبروتينية .

وكانت مصر تكتفى ذاتيا من القمح في صناعة الخبز حتى عام
١٩٤٨ ، ولكن التزايد السكاني مع ثبات المساحة المنزرعة قمحا كان من
الاسباب الرئيسية للبدء في استيراد القمح ، ثم تدرج هذا الاستيراد
الى أن أصبح الآن يشكل حوالي ٧٥٪ من احتياجاتنا القمحية ، مما
يشكل عبئا كبيرا على ميزانية الدولة .

وإذا سارت الأمور على ما هي عليه في ضوء تلك المؤشرات ، فإن
من المقدر أن تبلغ احتياجاتنا من القمح في سنة ١٩٩٠ حوالي
١٠.٧٣٧ مليون طن ، وإذا سار الانتاج بهذه المعدلات فإن كمية القمح
المطلوب ستصل الى ٨.٤١٧ مليون طن ، وتزيد الفجوة الى أكثر من
٨٠٪ .

التجارة العالمية للقمح والانتاج المحلي :

من استقراء موقف انتاج القمح وتصديره عالميا في عامي ١٩٨١-
١٩٨٢ ، يتضح أن الانتاج العالمي وصل الى ٤٦٤ مليون طن انتاجا ،

وحوالي مائة مليون طن تصديرا ، وتتحكم خمس دول رئيسية - على
رأسها الولايات المتحدة الامريكية - في تصدير القمح فهي تقدم
حوالي ٥٠٪ من قيمة صادرات القمح - يليها كندا (١٨٪) وبلد السوق
الأوروبية المشتركة وأهمها فرنسا (١٣.٥٪) واستراليا (٧٪) والأرجنتين
(٥.٢٪) .

ومن ثم فإن القمح سيصبح سلعة من أخطر السلع الاستراتيجية ،
فإذا علمنا أننا نستوفى احتياجاتنا من القمح من فائض هذه الدول
لأدركنا خطورة الموقف في السنوات المقبلة ، فقد تكون كمية الفائض
هذه غير كافية ، مما يؤدي الى رفع السعر وخفض الحصص المخصصة
نظرا للطلب المتزايد من الدول النامية الأخرى ، بل قد يتفاقم الوضع الى
حد عدم الموافقة على بيع القمح الا بشروط قد تكون مجحفة بالدول
المستوردة ، خاصة مع انخفاض معدلات انتاج القمح في مصر .

فقد تطور الانتاج المحلي للقمح من ١.٥ مليون طن عام ١٩٦٠ الى
حوالي ٢ مليون طن عامي ١٩٨٣ ، ١٩٨٤ . وبالرغم من أن الزيادة في
الانتاج المحلي لم تتجاوز خلال ربع قرن ٥٠٠ ألف طن بزيادة حوالي
٣٣٪ ، إلا أن الزيادة في الاستهلاك خلال هذه الفترة قد ارتفعت من
٢.٨ مليون طن عام ١٩٦٠ الى حوالي ٨.٦ مليون طن حاليا ، بنسبة
زيادة قدرها ٣٠٠٪ .

وقد ارتفع نصيب الفرد من ١٠٨ كيلو عام ١٩٦٠ الى ٢٠٠ كيلو
بنسبة تقترب من ١٠٠٪ ، كما أن الدعم في عام ١٩٧٠ كان لا يتجاوز
٥ مليون جنيه ، وصل حاليا الى حوالي ٨٥٠ مليون جنيه ، بزيادة قدرها
١٧٠ ضعفا .

الفجوة الغذائية والخطة الخمسية :

ان ازدياد الفجوة ما بين الانتاج المحلي من القمح والاستهلاك يشكل
خطورة مضاعفة ، باعتبار هذه الفجوة جزءا مكمل للفجوة الغذائية التي
تزداد كما وقيمة .

لقد بلغت في عام ١٩٧٠ حوالي ١.٧ مليون طن قيمتها حوالي
١٨٤ مليون دولار ، وارتفعت خلال عشر سنوات (١٩٨٠) الى ٧.٤ مليون

طن قيمتها ١٩٠٠ مليون دولار ، أى ارتفعت قيمتها عشر مرات خلال عشر سنوات .

ولقد ساعد على اتساع الفجوة الغذائية عدة عوامل ، من أهمها :

- الزيادة المطردة فى عدد السكان .

- ارتفاع الاسعار العالمية .

- عدم مواكبة الانتاج لزيادة الاستهلاك .

- المتغيرات التى حدثت فى أنماط الاستهلاك .

- رخص سعر بعض أنواع السلع الغذائية .

- زيادة الفاقد الاقتصادى بسبب توجيه استهلاك بعض السلع الى

استعمالات أخرى للخلل فى اسعارها .

وفى مجال الانتاج الغذائى ، استهدفت الخطة الخمسية حجما من الاحتياجات الغذائية يضمن بقاء الفجوة الغذائية فى نهاية الخطة على ماكانت عليه فى بدايتها .

وبالنسبة لمجموعة الحبوب ، فإن الكمية المنتجة فى سنة الأساس كانت ٧٠٥٣ مليون طن بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٢٪ ، استهدفت الخطة انتاجا يصل فى نهايتها الى ٨٠١٥ مليون طن بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٤٪ .

وبالنسبة للقمح ، فإن الاكتفاء الذاتى بدأ بنسبة ٢٦٪ فى الخطة وانتهى بنسبة ٢٦٪ ، مع أن الخطة أخذت فى اعتبارها أن متوسط الاستهلاك للفرد لا يزيد عن ١٧٢ كيلو سنويا ، فى حين أن متوسط الاستهلاك وصل حاليا الى ٢٠٠ كيلو للفرد سنويا . ومن ثم انخفضت بالتالى نسبة الاكتفاء الذاتى الى ٢٠٪ ، ومعنى آخر فإن كل خمسة أرغفة يتم استهلاكها فى مصر يساهم الانتاج المحلى برغيف واحد وتستورد أربعة أرغفة .

قومية المشكلة :

مما سبق يتضح أن مشكلة الخبز مشكلة قومية ، حيث انها مشكلة كل فرد فى هذا المجتمع سواء كانت منتجا أو مستهلكا ، غنيا أو فقيرا ، خاصة أن الأوضاع الغذائية فى العالم تتعرض لكثير من

المتغيرات والازمات التى بدأ بعضها فى الظهور من حولنا .

وفيما يلى عرض للأوضاع الراهنة للمشكلة من خلال نقاط محددة كجهد يستثير جهد الآخرين من المنتجين والمستهلكين والمهتمين على جميع المستويات سواء فى مجالات البحث أو التخطيط أو التنفيذ لكى يكون الحاسم لحل مشكله الخبز صادرا من المواطنين أنفسهم برضاء واقتناع تام منهم .

الأوضاع الراهنة

أسبابها ومظاهرها

تميزت صناعة الخبز فى الماضى القريب بالاستقرار وانتاج نوعيات مختلفة منه ، يحصل عليها المستهلك بحالة ممتازة وبدون عناء .

وقد تحول هذا الوضع الآن حتى وصلت مواصفات رغيف الخبز الى أدنى حد ممكن ، الى جانب المعاناة التى يبذلها المستهلك فى سبيل الحصول عليه .

ويرجع تفاقم هذه المشكلة - خلال العشرين سنة الماضية - الى عدة أسباب ، من أهمها :

- انخفاض جودة الخبز ، مما يؤدي الى شراء كميات كبيرة بفرض استهلاك الصالح منه فقط .

- انخفاض سعره بالنسبة للمواد الغذائية المختلفة ، مما جعل المستهلك يقبل على شرائه بكميات أكثر من احتياجاته الفعلية .

- انخفاض الرعى الغذائى ، وخاصة بالنسبة للخبز ، مما جعل الفاقد أكثر من اللازم .

- عدم اعتناء الزراع بزراعة القمح ورفع الانتاجية ، وذلك لانخفاض العائد المالى بالمقارنة مع زراعات أخرى عائدها أكبر، واصبح المزارع ينظر الى محصول القمح على أنه مصدر للتبن الذى تفوق أسعاره الفعلية أسعار القمح .

وذلك الى جانب التأثير السلبي على الانتاجية الزراعية بوجه عام ، بسبب هجرة العمالة الزراعية للعمل فى البلاد العربية .

- هجرة نسبة كبيرة من الفلاحين الى المدن ، وخاصة القاهرة

والاسكندرية ، وبالتالي أصبحوا مستهلكين اضافيين للخبز .

- تحول القرية من منتجة الى مستهلكة للخبز المصنع ، فقد كانت الفلاحة بالقرية تقوم فى الماضى بتصنيع الخبز فى دارها وتأنف من شراء الخبز المصنع ، فأصبح الوضع الآن معكوسا .

- ارتفاع سعر الأعلاف بشكل ملحوظ مع ثبات سعر الخبز ، مما أدى الى استخدام الخبز كأحد مكونات العلف الحيوانى .

- غياب معامل الجودة ومراقبتها .

وإذا كانت تلك بعض الأسباب التى أدت الى تفاقم مشكلة الخبز ، فإن أوضاعها الراهنة تخلص فى عدة نقاط ، أهمها :

طابور العيش :

أصبح طابور العيش من الظواهر الملموسة ، والتى تناولتها بعض الدراسات العلمية . وتعتبر هذه الظاهرة غريبة بالنسبة للخبز فى مصر ، الا أن زيادة السكان ونزوح الفلاحين من القرى الى المدن أدى الى زيادة الضغط على المخايز ، بل تطور الأمر الى حد أن كثيرا من أهل الريف يحضرون الى المدن لشراء كميات كبيرة من الخبز ، سواء لاستهلاكهم أو لاستخدامه فى الأعلاف ، نظرا لانخفاض السعر بشكل ملحوظ .

وقد تبين من نتائج البحوث والدراسات ، أن هناك أسبابا أخرى لظاهرة طابور العيش أهمها : تعتمد المخايز البطء فى الانتاج بحجة عدم توافر العمالة ، وقد يكون هذا صحيحا فى بعض الاحيان الا أنه عادة ما يكون متعمدا لتخفيض الانتاج والتصرف فى جزء من الدقيق بالبيع للمخايز الخاصة ومصانع الحلوى والأفراد ، ويؤكد هذا أن كمية الدقيق المتوافرة للمخايز تفوق احتياجات المواطنين من الخبز حسابيا . ومن ذلك يتبين ، أن ظاهرة الطابور ترجع فى جانب كبير منها الى عملية التصنيع نفسها حيث لا تتم بالسرعة المطلوبة ، خاصة فى المخايز البلدية والفرنجية ، أما فى حالة المخايز الآلية فإن ذلك يرجع الى قلة عدد منافذ التوزيع .

الفاقد :

يعتبر الفاقد من الخبز من الظواهر التى انتشرت فى السنوات الاخيرة بشكل ملحوظ ، بينما لم يكن لها وجود فى الماضى القريب .

ويلاحظ أن هذا الفاقد يبدأ فى المخبز نفسه ، نتيجة لعوامل مختلفة أهمها : عدم جودة المواد الخام الداخلة فى الصناعة ، الى جانب سوء التصنيع وخاصة فى القرن ، مما يتسبب فى تلف الخبز نفسه ، إما على صورة عجين أو خبز غير صالح ، كالمحروق أو غير الناضج أو غير المنتظم الشكل . كما أن رغبة الخباز فى الربح غير المشروع عن طريق زيادة نسبة الماء فى العجين ، وعدم اتقان عمليات التقطيع والفرد ، الى جانب الخبز السريع على حرارة عالية جدا - تؤدى كلها الى انتاج رغيف صغير القطر ملئ باللباية المتعجنة غير الصالحة للاكل ، مما يؤدى فى النهاية الى فقد جزء كبير من الخبز خاصة لدى المستهلك بالمنازل ، بسبب رداءة الصناعة وفقد الخبز لطزاجته بسرعة ، علاوة على عدم اقتصار المستهلك على شراء ما يحتاجه فعلا من الخبز .

وقد حسبت تكاليف قطعة صغيرة من الخبز لا تتجاوز « ثمن » الرغيف ، لو ألقى بها كل مستهلك لكلف الدولة حوالى ٥٠ مليون جنيه سنويا ، محسوبة على أساس التكلفة الحقيقية للرغيف .

وقد تعددت تقديرات الفاقد من الخبز فى كثير من الدراسات والبحوث ، الا أن معظمها يتفق على أن الفاقد يمثل حوالى ٢٥٪ من الانتاج .

التخزين وعلاقته بالفاقد :

ومن الأسباب الرئيسية لزيادة الفاقد ، طرق تخزين الحبوب وظروفها ، إذ يتم تشوين بعض الحبوب فى المطاحن فى العراء فى اهراء (أكوام) أو رصات ، وتكون الاهراء عرضة لفتك الحشرات والطيور والقوارض ، علاوة على الخسارة المادية الناجمة عن الاصابة الحشرية والفطريات الملامسة ، فانه عند طحن مثل هذه الحبوب يكون الدقيق الناتج محتويا على الاجزاء الحشرية مما يسبب اضرارا صحية . ويتم تخزين جزء من القمح المستورد فى صوامع لا يكفى عددها لاستيعاب جميع الاقماح ، سواء المنتجة محليا أو المستوردة . ومن المعروف أن القمح المخزون فى صوامع يسهل العناية به عن المخزون

بالعراء ، كما يسهل تنظيفه والتخلص من البقايا التالفة . وما زال نظام تخزين الدقيق ومنتجات الطحن فى أجولة ، هو النظام الشائع فى معظم المطاحن ، بالرغم من تطور التخزين فى صوامع مزودة بعربات مقلنة لنقل الدقيق ومنتجات الطحن الى اماكن الاستهلاك ، حيث ينقل الدقيق من هذه العربات بواسطة مضخات خاصة الى مخازنه فى المخازن الكبيرة . وباستخدام هذا النظام يمكن تلافى الفاقد فى المخزون من الدقيق الناجم عن سوء التخزين ، والذى يقدر بأكثر من خمسين مليون جنيه سنويا .

وقد بدئ فى التعاقد على مجموعة من الصوامع المختلفة النوعيات ومنها المعدنية ، ويعتبر ذلك خطوة نحو تكوين سعة خازنة للقمح والدقيق ، وخاصة أن المستقبل يشير الى أهمية الاحتفاظ برصيد كاف من الحبوب لاحتمالات الظروف الجوية أو أى ظروف أخرى تؤثر على انتاجية المحاصيل ، سواء بمصر أو بالخارج .

السياسة الاستيرادية للقمح :

تستورد مصر معظم احتياجاتها من القمح والدقيق ، من الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا وكندا وبعض دول أوروبا . وقد سلكت السياسة الاستيرادية للقمح والدقيق طوال السنوات الماضية طريقا واحدا ، يتلخص فى شراء صفقات القمح والدقيق « الأرخص سعرا » على الرغم من أن الفاقد من الخبز - بسبب نوعية القمح والدقيق والمستورد - يفوق فرق الأسعار بين نوعية القمح الرديء والقمح الجيد ، لأن أى نوعية من الخبز تحتاج الى نوعية معينة من الدقيق يتحصل عليها من نوعية معينة من القمح ، ذات خواص ومواصفات محددة يجب لا تقل عنها . فالدقيق اللازم لصناعة الخبز البلدى لا يصلح لصناعة الخبز الفينو - وأيضا دقيق الفينو لا يصلح لصناعة الخبز البلدى . كما يحتاج البسكويت الى نوعية خاصة من الدقيق تنتج من أقماح معينة ، تنخفض فيها نسبة البروتين وقوة الجلوتين أو العرق ، كما تحتاج المكرونة الى نوعية خاصة من السيمولينا ، تنتج من قمح صلد يسمى « بالديورم » . وهكذا يتبين أن عملية استيراد القمح والدقيق من الخارج

تحتاج الى دراسة وتخطيط يبدأ من تحديد الاحتياجات الفعلية المحددة لكل نوعية من الخبز فى مصر بالمواصفات المطلوبة لهذه النوعيات كل على حدة .

أما اعتبار أن القمح هو القمح والفيصل هو السعر ، فإن ذلك يعتبر من الأخطاء التى تؤثر على رغيف الخبز ، ولايصح أن تتبع سياسة أرخص الاسعار الا فى حالة المقارنة بين صفتين أو أكثر من نفس النوعية المطلوبة .

وعلى سبيل المثال ، فقد شكلت عملية استيراد اقماح الحمراء والضامرة - من بعض الدول الأوربية - مشاكل عديدة أهمها : انخفاض تصافى الدقيق ، ودكائه لونه ، ولون الخبز المصنوع منه ، خاصة وأننا نستخدم الاستخراجات المرتفعة لصناعة الخبز البلدى (٨٢٪) أو أكثر (٨٧،٥٪) . ويتميز الخبز المصنوع من دقيق هذه الاقماح بانخفاض درجة جودته من حيث الشكل والطعم والقوام والرائحة ، وبالتالي فإن مثل هذا الخبز لا يقبل عليه المستهلك ويتحول الى فاقد بأشكاله المختلفة .

صناعة الطحن :

تعتبر صناعة الطحن المصدر الرئيسى للدقيق الذى يستخدم فى صناعة الخبز ، وعليه فإن خواص الخبز التى ترتبط ارتباطا وثيقا بخواص الدقيق ، تتحكم فيها نوعية المطاحن المستخدمة وكفاءة تشغيلها للحصول على المنتج المناسب وبأقل التكاليف .

أنواع المطاحن فى مصر كثيرة ، منها مطاحن الحجارة التى مازالت تعمل حتى الآن ، ومنها مطاحن السلندرات الضخمة ، ومنها المطاحن المشتركة أى الحجارة مع السلندرات .

كما أن معظم المطاحن تعمل للحصول على استخراجات مرتفعة ، أى ٨٢٪ أو أكثر ، أما الاستخلاصات المنخفضة مثل ٧٢٪ فقليلة جدا ، لاعتماد الدولة على استيراد الدقيق الفاخر من الخارج مباشرة .

ومن ناحية أخرى ، فإن مطاحن السلندرات الضخمة تكون أكثر ملائمة للحصول على الدقيق الفاخر ، ولكن معظم هذه المطاحن تعمل

على استخراج الدقيق الاسمر .

أما بالنسبة لمطاحن الحجارة ، فتعتبر أنسب المطاحن للحصول على الاستخراجات المرتفعة ، إلا أن ملاقتها الانتاجية محدودة . وبصفة عامة فإن صناعة الطحن في مصر ، تحتاج الى الأخذ بالآتي :

- ضرورة التدريب العلمى والعملى على التشغيل الأمثل للمطاحن وتكوين الخبرات الخاصة بها .

- الاهتمام بالدرجة الأولى بالصيانة المستمرة للآلات بون الانتظار لحدوث الأعطال .

- التحكم الاقتصادى فى إنتاج نوعية ممتازة من الدقيق بأقل تكاليف طاقة وتشغيل .
المخابز .

تعتبر المخابز الآلية الوسيلة الأمثل والأكفا لتوفير رغيف الخبز ، إلا أن معظمها - سواء المستورد من الخارج أو المصنع محليا - تعرضه بعض المشاكل وأهمها : عدم القدرة على إنتاج الرغيف البلدى التقليدى . فلصناعة هذا الرغيف يلزم أن يكون المحتوى المائى للعجين كبيرا بحيث تكون العجينة لزجة ، وبالتالي فإنه يصعب تشكيلها بالآلة - مما دفع جميع المخابز الآلية والنصف آلية الى خفض نسبة الماء بالعجين ليقترب من عجين الخبز الفينو .

ولكن مثل هذا العجين لا يمكن أن يعطى الخبز البلدى بمواصفاته المعروفة ، وبالتالي فإن أمام هذه المخابز مشكلة يجب أن تؤخذ فى الاعتبار ، وهى كيف يمكن تطوير نظمها وآلاتها لإنتاج الرغيف البلدى الجيد .

والى جانب ذلك ، فقد تعرضت هذه المخابز لبعض المشاكل الأخرى مثل : الصيانة غير الدقيقة ، وعدم توافر قطع الغيار الأصلية ، وقلة العمالة المدربة على الصيانة والانتاج ، بالإضافة الى مشكلة عدم توافر الدقيق المناسب للمنتج المناسب ، مما أدى الى انخفاض جودة الرغيف الناتج من المخابز الآلية ، والذي يتضح جليا من تفضيل المستهلك للخبز البلدى عليه .

وبصفة عامة ، فإن خطة انتاج رغيف الخبز تتطلب أن تنتج هذه المخابز فى نهاية السنوات العشر المقبلة ما يقرب من ٧٥٪ من انتاج الخبز فى مصر (٢٥٪ الآن) ، وهذا يعنى أن تتخذ الاجراءات اللازمة - ومن الآن - لتطوير هذه المخابز على اساس علمى من أجل انتاج الرغيف الممتاز الذى يرغبه المستهلك .

العمالة :

تدل الاحصاءات على أن حوالى ٧٥٪ من الخبز فى مصر ينتج فى المخابز البلدية اليدوية التى تعتمد فى انتاجها على العنصر البشرى .

وقد أدت ظروف هذه المخابز وما بها من مشقة فى العمل بالمقارنة بالحرف الأخرى الى أن يتركها عمالها المهرة المدربون ، إما الى صناعات أخرى أقل إجهادا وأكثر ربحا أو الاثنين معا ، أو الى النول الخارجية للعمل فى نفس المهنة ، أو فى مهنة أخرى تدر ربحاً أكثر . مما أثر على توفير العمالة المطلوبة لهذه المخابز والمبالغة فى رفع أجورها ، سواء فى القطاع العام أو القطاع الخاص ، وهو أمر يحمل الرغيف ونوعيته المزيد من الأعباء .

كما أن معظم هذه العمالة حاليا تتكون من الأطفال والصبية وكبار السن ، وعلى الرغم من الزيادة المستمرة فى أجر العمالة إلا أن الاجور ما زالت لا تتعادل مع أجور الحرف الأخرى التى تجذب العمالة من المخابز ، خاصة بالنسبة للفران والخلاط لصعوبة العمل بالمخابز اليدوية .

التكلفة ونوعية الرغيف :

بينت كثير من الدراسات ان التكلفة الفعلية لرغيف الخبز - سواء البلدى أو الشامى أو الفينو - تفوق بكثير ثمن بيع الرغيف . وقد بلغت التكلفة الفعلية للرغيف البلدى (دقيق ٨٧.٥ ٪) ٢٦.٣٣ مليم ، فى حين يدفع المستهلك قرشا واحدا ثمنا له ، أى أن الدولة تتحمل ١٦.٣٣ مليم لكل رغيف ، بينما تبلغ التكلفة الفعلية للرغيف المصنع من (الدقيق ٨٢ ٪) ٣٢.٥٢ مليم وبيع بقرشين ، وتتحمل الدولة ١٢.٥٢ مليم لكل رغيف .

ومن ناحية أخرى ، فإنه بالنسبة للخباز قد تحقق له التكلفة الفعلية ربحا بسيطا أو خسارة ، خاصة في مخازن القطاع العام . ويرجع ذلك إلى أن وزارة التموين تتعامل مع المخازن بأسعار تكلفة محددة لا تمثل الواقع ، وهذا بدوره يؤدي إلى اضطراب الخباز إلى التلاعب في المواصفات لسد العجز الناتج من زيادة تكاليف العمالة ووسائل الإنتاج ، وهذا يتعكس على نوعية الرغيف ، ويؤدي بالتالي إلى تفاقم المشكلة وزيادة الفاقد . وذلك بالإضافة إلى أن أسعار مستلزمات الإنتاج وأسعار العمالة في ارتفاع مستمر ، مع ثبات سعر الرغيف .

تطور أوزان الرغيف

– الفينو :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ٧٨/٥/١	٪٧٢	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٢/		١١٨ جرام	١٠ مليم
من ٨٠/٢/	٪٨٢	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٧/٦	(محلى)	٦٢ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٧/٧	٪٧٢	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٤/٩/٢٢		٦٢ جرام	٥ مليم
من ٨٤/٩/٢٣	٪٧٢	١٤٠ جرام	٢٠ مليم
حتى الآن		٦٩ جرام	١٠ مليم

– الشامي :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ٧٨/٥/١	٪٧٢	١٤٧ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٢/		٧٤ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٢/	٪٨٢	١٢٢ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٧/٦	(محلى)	٥٠ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٧/٧	٪٧٢	١٢٢ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٤/٩/ ٢٣	(مستورد)	٥٠ جرام	٥ مليم

– الرغيف البلدي :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ٧٨/٥/١	٪٨٧.٥	١٣٥ جرام	٥ مليم
حتى ٨٠/٢/			
من ٨٠/٢/	٪٨٢	١٦٩ جرام	١٠ مليم
الى ٨٠/٧/٦	٪٩٣.٣	١٣٥ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٧/٧	٪٨٢	١٦٩ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٤/٩/٢٢			
من ٨٤/٩/٢٠	٪٨٢	١٦٠ جرام	٢٠ مليم
حتى الآن	٪٨٧.٥	١٣٥ جرام	١٠ مليم

الدعم الصافي والتكاليف الفعلية :

١- خبز من دقيق استخراج ٪٨٢ : بوزن ١٦٠ جرام

تكلفة الرغيف = ٣٢.٥٢ مليم

وحيث أن ثمن بيع الرغيف قرشان ، فيكون الدعم لكل رغيف ١٢.٥٢ مليم .

٢- خبز بلدي من دقيق استخراج ٪٨٧.٥ : بوزن ١٣٥ جرام .

تكلفة الرغيف = ٢٦.٣٣ مليم

وحيث أن ثمن بيع الرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم كل رغيف ١٦.٣٣ مليم .

٣- الخبز الفينو من دقيق استخراج ٪٧٢ .

١ - فينو كبير وزن ١٤٠ جرام - تكلفة الرغيف الواحد = ٢٦.٨٩ مليم .

وحيث أن سعر البيع للرغيف قرشان ، فيكون الدعم في كل رغيف ٦.٨٩ مليم .

ب - فينو صغير وزن ٦٩ جرام - تكلفة الرغيف الواحد = ١٣.٤٤ مليم .

وحيث أن سعر البيع للرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم في كل رغيف ٣.٤٤ مليم .

٤- الخبز الشامى :

أ- شامى كبير وزن ١٣٧ جرام - تكلفة الرغيف الواحد = ٣٦,٨٨ مليم .

وحيث أن سعر البيع للرغيف قرشان ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٦,٨٨ مليم .

ب - شامى صغير وزن ٩٠ جرام - تكلفة الرغيف الواحد + ١٧,٦٧ مليم .

وحيث أن سعر البيع للرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٧,٦٧ مليم .

وقد بلغت قيمة الدعم الصافى لهذه النوعيات من الدقيق والخبز حوالى ٦٥٨ مليون جنيه تتحملها الدولة . وباحتساب كافة مصاريف الشراء والمصاريف الإضافية الأخرى ، يصل الدعم الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه ، علاوة على أن حساب قيمة الدعم بالنسبة للقمح والدقيق المستورد ، يتقرر تبعاً لعدة متغيرات ، فى مقدمتها : اسعار الصرف ، وخاصة بالنسبة للدولار والجنيه المصرى .

مواجهة المشكلة

وبناء على ما تقدم من اجمال لأهم مسببات مشكلة الخبز وعرض أهم مظاهرها ، وما يترتب عليها من فاقد وأموال طائلة تتحملها الدولة دون أن يستفيد منها المستهلك - فإن الأمر يتطلب اتخاذ بعض الاجراءات والتعديلات التى من شأنها علاج هذه المشكلة ، سواء على المدى القريب أو البعيد ، بحيث يتحقق الهدف المطلوب والذى يتلخص فى توفير الرغيف الجيد بالمواصفات المقبولة للمستهلك ، حتى يحصل عليه طازجا جيدا دون عناء ، مما يؤدى الى الاتزان فى استهلاك الخبز وتقليل الفاقد الى أقل نسبة ممكنة ، ومن ثم تخفيض معدلات استيراد القمح والدقيق من الخارج ، بما يكفل تخفيض مبالغ الدعم الكبيرة التى تتحملها الدولة سنويا .

وفىما يلى عرض لأهم المقترحات لمواجهة هذه المشكلة من خلال حلول مباشرة وغير مباشرة .

١- محسنات الخبز والدقيق :

تعتبر محسنات الدقيق والخبز من الأمور العادية فى العديد من دول العالم ، إذ لا تقتصر خلطة الخبز على الدقيق والخميرة والملح والماء كما فى مصر، بل يضاف إليها مجموعة كبيرة من المواد - سواء الكيماوية أو الطبيعية - بغرض تحسين خواص الرغيف المظهرية والغذائية .

وبالنسبة لظروف إنتاج الخبز فى مصر فإن الأمر يختلف قليلا إذ أن الخبز البلدى بطبيعته وظروف إنتاجه لا يحتاج الى المحسنات ، أما التصنيع الآلى للخبز وما يعترضه من مشاكل تؤدى فى النهاية الى انخفاض جودة الرغيف ، فإن ذلك يفتح المجال لاستخدام المحسنات على أساس علمى بما يتفق مع المخابز الآلية وتصميماتها ، ومن الأفضل استخدام المحسنات الطبيعية والتى تساعد على تنشيط الخميرة .

٢- انتاج نوعيات مختلفة من الخبز :

من الأمور الطبيعية ان يرتبط أى انتاج بالعرض والطلب ورغبة المستهلك ، إذ أن المنتج أيا كان نوعه يثبت أهميته عن طريق اقبال المستهلك عليه ، وبالتالي فإن تعدد النوعيات يعطى المستهلك فرص الاختيار للأفضل ، مما يجعل انتاج نوعيات مختلفة من الخبز الى جانب النوعيات العادية تجربة جديدة بالتنفيذ فى إطار حق الاختيار للمستهلك .

ويفضل ان تعطى الفرص لكل من القطاعين العام والخاص لانتاج أى نوعية من الخبز ، سواء بلدى أو أفرنجى أو أى أنواع أخرى ، بتصريح من وزارة التموين ، على أن يكون بدون دعم . ويتم التوسع فى انتاج هذا الخبز بناء على معدل الطلب من الجمهور ، على أن تحدد مخابز معينة « جديدة » لهذا الغرض تحت اشراف وزارة التموين لمنع المشاكل الخاصة بالدقيق وخاصة الحصول عليه بطرق غير مشروعة .

ويفضل أن تبدأ التجربة بمخابز القطاع العام .

ومن جهة أخرى ، فإن الدولة لن تضار من هذه التجربة الجديدة ما

دام الدقيق يورد لهذه المخابز بالسعر غير المدعم ، بغرض انتاج خبز جيد والارتقاء بصناعة الخبز وارضاء المستهلك . كما أن مثل هذا النظام يؤدي الى التنافس بين المخابز المختلفة لصالح الرغيف ونوعيته . وفيما يلي أهم النوعيات :

الخبز الطباقى البلدى :

يعتبر هذا النوع من الخبز مقاربا فى طريقة تصنيعه للخبز البلدى ، الا أنه يختلف عنه فى الوزن والقطر ونسبة الرطوبة وطريقة التحضير . ويمكن تلخيص أهم مواصفات هذا الخبز فى الآتى :

- يصنع من دقيق استخراج ٨٢٪ أو أكثر .
- يستخدم فى تخميره الخميرة السلطاني + الخميرة البيرة ، ولا تقل مدة التخمير عن ساعتين .
- يفرغ الرغيف جيدا الى قطر ٢٤ سم تقريبا .
- يخبز الرغيف فى الفرن العادى إلى أن يتم تشكيله ، ثم ينقل الى فرن آخر على درجات حرارة أقل لتمام الخبز والتلدين .
- لا تزيد رطوبة الرغيف عن ٢٥٪ ويتراوح وزن الرغيف بين ١٩٠ جرام و ٢٠٠ جرام .

- ويتم تجهيز هذا النوع من الخبز على الردة الناعمة والتي تلعب دورا فى شكل ومذاق الرغيف وقيمته الغذائية والهضمية .

وقد صرح للمخابز (الطباقى) بانتاج هذه النوعية من الخبز ، على أن يقوم الأفراد بتجهيزه فى المنازل وارساله الى المخبز الطباقى لخبزه ، ولكن معظم هذه المخابز تقوم بتصنيع الخبز كاملا بداخلها بطريقة غير مشروعة ، نظرا لأن الكثير من المواطنين يرغبون فى هذا النوع من الخبز لتمييزه ، مما يقتضى أن تأخذ المخابز التى تنتج هذا الخبز صفة الشرعية ، ويبدأ فى هذا المجال بتجربة مصغرة لانتاجه من الدقيق غير المدعم ، على أن يكون ذلك من خلال وزارة التموين .

ومن فوائد تطبيق هذه التجربة ما يلى :

- إعادة الثقة فى صناعة الخبز البلدى ومصنعيه .
- جذب العمالة مرة ثانية الى صناعة الخبز بتوفير الحافز

المناسب .

- ارضاء المستهلك بتوفير نوعية الخبز التى يفضلها .
- توفير جزء كبير من مبالغ الدعم السنوى للخبز .
- الارتقاء بصناعة الخبز واشعار المستهلك بمكانة الرغيف الجيد .
- تقليل الفاقد من الخبز بسبب تحسين جودته .
- اعطاء الفرص لتطوير المخابز البلدية وتوفير العمالة .

الخبز المنزلى :

نظرا لتفاقم مشكلة الخبز وانتشار ظاهرة طوابيره ، فقد نشأت فكرة اعداد الخبز بالمنازل - سواء بالآرياف أو بالمدن - للاستهلاك المنزلى . وقد قام المخبز التجريبي بمركز البحوث الزراعية بتصميم عدة أفران منزلية بأحجام صغيرة جدا ، يستخدم لتشغيلها الكهرباء أو البوتاجاز أو الكيروسين ، كما توجد تصميمات لاستخدام البوتاجاز فى الآرياف لهذا الغرض ، وروعى فى تصميمها توفير الوقت والمجهود ، كما روى أن تكون اكياس الدقيق المجهزة لهذا الغرض محتوية على الخميرة والملح وجميع ما يلزم تكوين العجينة ، وعلى ربة البيت فقط اضافة الماء لتجهيز العجين وتشكيل القطع ، وقد روى فى هذه الأفران البساطة فى التصميم والتشغيل ، مع توفير الطاقة عن طريق مواد العزل الجيد التى جهزت بها .

وقد قامت بتنفيذ هذه الأفران المصانع الحربية المتخصصة فى تصنيع المخابز الآلية بتكاليف ليست كبيرة ويمكن البدء فى نشر هذه التجربة وخاصة انها موجودة فى كثير من دول العالم ، ويمكن أن تقوم الاسرة باعداد خبزها مرة أو مرتين فى الاسبوع فقط وبكميات كافية وبدون عناء .

كما اثبتت النتائج الأولية لهذه الدراسات ان تكاليف تصنيع الخبز بالمنزل ، أقل بكثير من تكاليف تصنيعها بالمخابز الكبيرة .

الخبز المنتج بالجهود الذاتية :

للمستهلكين دور هام فى مشكلة رغيف الخبز ، فقد اثبتت تجربة المخابز الصغيرة فى الوحدات الانتاجية أو الوظائفية المختلفة نجاحا فى

هذا المجال ، وكمثال لذلك المخبز الذى انشئ فى معهد بحوث المحاصيل الحقلية بالجيزة ، والذى يدار بثلاثة افراد من العاملين بالمعهد بحيث يكون الانتاج كافيا للعاملين فى هذه المؤسسة . فمن ناحية النوعية لوحظ انها جيدة بصفة عامة لان القائمين عليها هم أنفسهم المستفيدون من الانتاج ، وبالتالي فانهم يولونه اهتماما ويحافظون على ادوات الانتاج بصفة دائمة لانها اصبحت مملوكة لهم بالفعل . ومثل هذه الوحدات الانتاجية يمكن ان تساعد الدولة فى انشائها عن طريق تسهيل الحصول على المخازن أو بتيسيرات فى دفع ثمنها ، وحتى لو تحملت الدولة تكاليف انشاء المخبز بالكامل اكان ذلك أيضا فى صالحها وصالح المستهلك فى نفس المستهلك ، لأنه يوفر النوعية الجيدة من الخبز ، وبالتالي يمكن تقليل الاستيراد وتقليل الدعم بصفة عامة ، كما أن مشاكل المخازن الأخرى ان يكون لها وجود فى مثل هذه المخازن التابعة للوحدات المختلفة ، لأنها تمول وتدار ذاتيا .

الخبز الصحى :

فى هذا المجال ، يجب أن تقوم الجهات العلمية المتخصصة بإجراء البحوث المتعلقة بإنتاج رغيف خبز مناسب لمرضى السكر الذين يقترب عددهم من مليونى فرد ، والفئات الأخرى من المرضى ، والمواطنين الذين يتطلبون نوعيات معينة من الخبز بمواصفات خاصة تناسب حالاتهم ولا تضر بصحتهم ، على أن تعمم هذه النوعيات من الخبز كخبز مريض السكر وخبز الرجيم ، وأن تنتج على نطاق صناعى كبير بمناطق مختلفة فى المحافظات ، بحيث يتم انتاج مثل هذا الخبز تحت اشراف الجهات العلمية المتخصصة ووزارة الصحة ، لضمان مطابقته للمواصفات الصحية المطلوبة بصفة مستمرة .

٣- بدائل الخبز :

يعتبر الخبز مصدرا أساسيا للكربوهيدرات أو النشويات التى تمد الجسم بالطاقة اللازمة له ، ويشترك مع الخبز فى هذا الصدد بعض الأغذية التى تقوم بنفس الغرض مثل : الأغذية النشوية كالبطاطس والذرة الطازجة . ولأن استخدام هذه الأغذية سيساعد على الإقلال

من استخدام الخبز .

وحتى يكون استخدامها محققا لهذا الغرض ، ينبغي أن تتوافر فى الأسواق بشكل منتظم ، وبأسعار مناسبة ، مع الاهتمام بوجود برامج تثقيف غذائى مدروسة ، وموضوعة فى قالب يسهل على المواطن العادى تفهمه والاقتناع به . فبالاقتناع والممارسة يمكن تغيير النمط الغذائى للمواطنين والاقتصاد فى استهلاك الخبز .

٤- استخدام الذرة الشامية :

يعتبر القمح المحصول الرئيسى لصناعة الخبز فى مصر . ولما كان القمح المحلى لا يكفى احتياجات صناعة الخبز ، فقد أصبح استيراد القمح ضرورة لتغطية احتياجات المواطنين ، مع ما يكتنف استيراد القمح من متغيرات تحصل بمحصول القمح العالمى والطلب عليه .

ويلاحظ فى هذا الصدد ، أن بعض دول العالم النامى تستخدم أنواعا مختلفة من الدقيق لصناعة الخبز ، أحدها هو دقيق القمح بعد خلطه بدقيق حبوب أخرى مثل : الذرة الرفيعة أو الكسافا أو أى دقيق آخر بنسب معينة ، بحيث لا تؤثر على المنتج النهائى . وبالنسبة لمصر فقد تم تجربة استخدام دقيق الذرة فى الخلط بدقيق القمح لصناعة الخبز وكانت تجارب ناجحة الى حد كبير ، حيث أمكن خلط دقيق القمح بدقيق الذرة الشامية بنسبة ٧٥٪ الى ٢٥٪ دون التأثير على خواص الخبز البلدى . والجدير بالذكر فى هذا المجال ، أن انتاجية بعض الأصناف الجديدة من الذرة الشامية مثل « جيزة ٢ » و « بيونير » - وصلت الى ٢٠ أردبا للقدان ، مما يدعو الى استخدام هذه الكميات فى صناعة الخبز للحد من استيراد الكميات المتزايدة من القمح سنة بعد أخرى .

ويضاف الى هذا ، أن محصول الذرة الشامية يعتبر محصولا اقتصاديا ذا عائد كبير اذا استغل بالطريقة المثلى ، فهو متعدد الأغراض ، اذ يستخدم للحصول على منتجات رئيسية هى :

- الدقيق الفاخر - زيت الذرة - العلف الحيوانى
- النشا - الجلوكوز - المركبات البروتينية

وكل من هذه المنتجات ذو قيمة اقتصادية مرتفعة ، الا أن الأمر يستدعى الاستفادة من الاساليب الحديثة فى طحن الذرة الشامية الذى يختلف عن طحن القمح ، فى أن الذرة يجرى عليها أولا عملية نزع الجنين وتوجيهه لصناعة زيت الذرة الذى يعتبر من أفضل الزيوت الغذائية لأهميته الصحية ومذاقه المفضل ولذلك يباع بسعر مرتفع . أما الحبوب المنزوعة الجنين فتطحن فى مطاحن خاصة لاستخراج الدقيق الفاخر ، وتستخدم الزوائد والكسب المتبقى من عصر الزيوت كمليقة مركزة فى الاعلاف الحيوانية .

ويمكن تنفيذ ذلك فى المستقبل من خلال مجمع صناعى متكامل يتكون من مطحن كبير للقمح ، يلحق به مطحن للذرة الشامية بحيث يتم خلط الدقيق أوتوماتيكيا للحصول على أجولة الدقيق المخلوط ومخابز ومعصرة للزيوت ومصنع العلف ، مما يوفر كثيرا من النفقات التى من أهمها نفقات النقل .

٥- البحث العلمى والتدريب :

ومن الأمور الهامة والضرورية ، الانتفاع بالبحث العلمى فى مجال انتاج الخبز ، والتدريب الفنى لتخريج العمال المهرة ، وذلك على النحو الآتى :

- انشاء مركز علمى متخصص لبحوث الخبز ، يقوم ببحث كل ما يتعلق برغيف الخبز من النواحي التكنولوجية والتصنيعية والغذائية والصحية والاقتصادية ، الى جانب أعمال الصيانة والتدريب . على أن يتم التنسيق والتعاون بين هذا المركز وبين المختصين فى هذه المجالات ، سواء فى مراكز البحوث أو الجامعات أو الجهات البحثية والتطبيقية المختلفة فى مصر أو فى الخارج ، من أجل تطوير نوعية الرغيف والآلات المستخدمة فى انتاجه .

ويتم فى هذا المركز ، التدريب النظرى والعملى التطبيقى على مجموعة من المواد الأساسية المرتبطة بالخبز والمخابز ، مثل تكنولوجيا الخبز ، وأساسيات التخمير ، وعلاقة ذلك بنوعية الخبز ، ومراقبة الجودة ، ومعامل تقييم مواصفات الدقيق والخبز ، وتغليف الخبز ،

وتكنولوجيا الطحن ، والأمن الصناعى ، وتحليل الأغذية ، وأعمال الصيانة للمخابز الأوتوماتيكية ، وهندسة المخابز وتصميماتها ، واقتصاديات انتاج الخبز، والشروط الصحية الواجب توافرها فى المخابز .

- انشاء مدرسة متخصصة لتخريج الطحانين والمخابزين : والغرض من انشاء هذه المدرسة هو الاهتمام بتعليم وتخريج فنيين مهرة فى صناعات الطحن والخبز ، وجعلها من الصناعات الغذائية الراقية ، خاصة وأن حجم العمل والمواد الخام الناتج فى هذه الصناعات كبير للغاية ، مما يستلزم أن يقوم على تشغيله كوادر فنية مؤهلة علميا ومدربة تدريبيا كافيا . على أن تكون هناك أجور ومكافآت مجزية لهؤلاء الخريجين بما يتناسب مع موقعهم فى العمل وخبرتهم ودراساتهم .

٦- الصيانة وأهميتها :

ترتبط عمالية الصيانة - بصفة خاصة - بالمخابز الآلية ونصف الآلية ، إذ أنه بدون الصيانة الدورية يقصر عمر المعدات والآلات بشكل مباشر . وقد درجت بعض المخابز الآلية على عدم الاهتمام بصيانة الآلات والمعدات الا عند حدوث عطل فيها ، مما يتسبب فى تعطيل العمل ، بالإضافة الى استهلاك المعدات فى فترة قصيرة .

وهنا يجب التركيز على عدة نقاط أساسية ، من أهمها :
- عمل الصيانة اللازمة للآلات والمعدات بصفة دورية حسب ما هو منصوص عليه فى كاتالوجات هذه المعدات .

- توفير قطع الغيار الاصلية وتصنيعها محليا .
- تدريب القائمين على الصيانة على مستوى راق ، سواء بمصر أو بالخارج ، والتأكد من أنهم على مستوى مناسب لهذا الغرض .
- توفير الحافز المجرى للقائمين بالصيانة لضمان ارتباطهم بهذه المهنة .

٧- الرقابة الفعالة :

تقوم الجهات المختصة للرقابة بدور كبير فى مجال صناعة الرغيف ، سواء كان ذلك عن طريق ضبط الدقيق المهرب أو ضبط مخالفات

مواصفات الخبز من حيث الكمية والنوعية . الا أن الخبز ينتج في كثير من الاحيان بمواصفات تقل كثيرا عن المفروض ، خاصة في الوزن والقطر وسمك اللبابة الى جانب صفات الجودة الأخرى مثل : اللون والطعم والرائحة والمظهر العام ، وذلك لسببين ، الأول : هو التساهل من أجل أن يتوافر الرغبة للمستهلك ، والثاني : هو عدم توافر الاجر المناسب للعامل والربح المناسب لصاحب المخبز . لذلك فانه عند توفير الربح المناسب وتحديد الاجر الفعلي العمال يمكن لأرقابة أن تؤدي دورها كاملا ، ويتحمل المنتج الجزاء الصارم في حالة المخالفة للمواصفات . وإن يقتصر ذلك على وزن الرغبة فقط ، بل يتم بتقييم جودة الرغبة عن طريق معامل متخصصة تقوم بتقدير نسبة الرطوبة والقطر ودرجة النضج والتخمير وانفصال طبقتي الرغبة ونوعيته واللبابة ، الى جانب اللون والطعم والرائحة والمظهر العام .

٨- التوعية وترشيد الاستهلاك :

ينبغي العمل على ترشيد استهلاك الخبز مع تجويده ، وتحسين نوعيته من خلال حملة اعلامية بؤوب عن طريق وسائل الاعلام المختلفة ، كالتلفزيون والراديو والصحافة ، والتركيز على برامج المرأة ، للتعرف على كيفية استهلاك الخبز كقطع الرغبة ٤ أرباع ، وحفظ الخبز في الثلاثة ، وتسخين الرغبة لاعادة الطراجة اليه ، وتجفيف الخبز الذي يخشى عليه من الفساد ، أو طحنه واستخدامه في تحضير الأغذية الأخرى ، بحيث لا يكون للرغبة فاقد يلقي في القمامة مهما كانت نوعية الخبز .

كما يجب أن يقوم الاعلام بالتنبيه على خطورة بعض العادات الغذائية غير المرغوبة ، والكميات التي يحتاجها الفرد من الخبز وأضرار ما يزيد على ذلك ، وأهمية الخبز الاسمر وفوائده الغذائية والصحية بالمقارنة بالخبز الأبيض .

ومن الضروري أن يقوم رجال العلم والاطباء والمتخصصون في مجال الخبز والحبوب ، بشرح مثل هذه الامور التي تؤدي في النهاية الى ترشيد استهلاك الخبز بصورة علمية ، وذلك عن طريق الندوات

والمحاضرات والمقالات التي تصل الى المستهلك بطريقة مبسطة وسريعة ، بحيث يتعلم كيفية استخدام الخبز استخداما سليما وصحيا واقتصاديا .

وهناك بعض الوسائل غير المباشرة التي تساهم في حل مشكلة الخبز ، ومن أهمها :

- توفير الاعلاف المختلفة ، سواء الخضراء أو الجافة أو المصنعة ، بما في ذلك الاعلاف غير التقليدية ، لتقليل الضغط على استخدام القمح والخبز في صناعة العلف .

- رفع سعر توريد القمح المصري ليقرب من سعر المستورد لتشجيع الزراع على الاهتمام بمحصول القمح وزيادة الانتاج لتقليل الاستيراد .

- الاهتمام بتحسين طرق نقل وتداول وتخزين القمح والدقيق لتقليل الفاقد .

- تشجيع برامج التنمية الشعبية بتصنيع الخبز بالمنازل بطرق شبه جماعية أو فردية ، مع توفير وسائل التصنيع وتبسيطها ، كتوفير وحدة خبز على مستوى القرية ، مما يسهم في خفض تكاليف الإنتاج ، وتجنب المشاكل التي تنتج عن وجود الأفران في منازل الفلاحين ، وتقليل الضغط على المخازن بالمدين القريبة من القرى .

ولعل الجدية في الاستعانة بهذه الوسائل ، تساعد على عودة القرية مرة أخرى كمنتجة للخبز وليست مستهلكة له .

- توفير مصادر بديلة للخبز ، مع تبصير المستهلك باستخدامها عن طريق تثقيفه غذائيا ، وهذه البدائل على سبيل المثال : المكرونة والبطاطس والبطاطا والأرز ، وبالتالي يمكن الحد من استخدام الخبز على نطاق واسع في الغذاء .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ، وما دار في اجتماع المجلس من مناقشات مستفيضة ، وما طرح من آراء تناولت موضوع الخبز باعتباره مشكلة قومية يجب أن تحشد لحلها كافة الجهود العلمية والشعبية والسياسية -

يوصى المجلس بما يأتى :

أولا : فيما يختص بإبعاد المشكلة :

* ضرورة التوعية ، على نطاق واسع ، بمشكلة الخبز وأبعادها المحلية والعالمية ، عن طريق الاستخدام المناسب الفعال لجميع وسائل الاعلام ، من صحافة وإذاعة وتليفزيون . مع الاهتمام بنشر برامج الارشاد الغذائي ، والتركيز بصفة خاصة على ترشيد الاستهلاك والاقبال من الفاقد ، بما يؤدي الى الاتزان فى استهلاك الخبز كمدخل اساسى لمواجهة المشكلة .

ثانيا : فيما يختص بالقمح :

* ترشيد سياسة انتاج واستيراد القمح والدقيق ، وذلك عن طريق الاجراءات والوسائل الآتية :

- العمل على رفع انتاجية القمح المحلى ، باستنباط الاصناف عالية الانتاج ، وذات القيمة الغذائية والتصنيعية المطلوبة ، مع العمل على زيادة انتاج القمح بالتوسع الافقى ، قدر الامكان .

- ترشيد السياسة السعرية للقمح المصرى ، تشجيعا للفلاح على زراعته .

- استيراد القمح والدقيق على ضوء الاحتياجات الفعلية المحددة لكل نوعية من الخبز بالمواصفات المطلوبة لها ، كل على حدة ، تجنباً لحدوث فاقد من الخبز بسبب نوعيات القمح المستورد .

- الأخذ فى الاعتبار بالاحتمالات والمتغيرات العالمية بالنسبة للقمح المستورد ، وكذلك مدى جودة اصنافه واسعارها ، وما يترتب على ذلك من التنوع فى انتاج رغيف الخبز .

- النظر فى إلغاء استيراد الدقيق الفاخر من الخارج ، والتوسع فى انتاجه محليا لضمان زيادة نسبة (الردة) ، على أن يقتصر ما يرد من هذا الدقيق على المنح والهبات الدوائية .

- فحص وتحليل عينات القمح المستورد ، قبل وروده ، وتحديد مدى مطابقتها للمواصفات القياسية ، والتركيز بصفة خاصة على : نسبة البروتين والماء ، وقوة عرق الدقيق ، واون الحبة ، والشوائب ، وغير ذلك .

٣٩٨

- توفير شبكة من الصوامع ذات القدرات المختلفة ، تغطى سائر المحافظات ، وتزويدها بأحدث معدات الشحن والتفريغ ، لتقليل الفاقد ، مع مراعاة الاحتفاظ برصيد مناسب من الاحتياجات السنوية .

- الحد من الاهدار فى القمح ، بتوفير الاعلاف العادية وغير التقليدية ، بما يكفل عدم استخدام الخبز كعلف حيوانى .

ثالثا : فيما يختص بالطحن والمطاحن :

* ان يقتصر تصنيع الخبز البلدى على دقيق استخراج ٨٢ ٪ ، ويلغى استخراج ٨٧.٥ ٪ الذى يصنع منه رغيف أسمر لا يقبل عليه المواطنون ، مع الاستفادة بالردة فى صناعة الاعلاف .

* تنعيم ردة الدقيق استخراج ٨٢٪ لمنع تهريب الدقيق عن طريق النخل .

* ادخال نظام خلطات الدقيق بالمطاحن بنسب معينة ، ومطابقا لمواصفات تكنولوجية وغذائية .

* الاهتمام بعملية ضبط رطوبة القمح قبل الطحن للحصول على افضل دقيق وأفضل نسبة استخراج على اساس علمى .

* أن تقوم العامل المتخصصة التابعة لوزارة التموين أو هيئة المطاحن والمخابز بتدوين بطاقة على كل جوال دقيق خارج من أى مطحن ، تتضمن البيانات التالية :

- نوع القمح ودرجة استخراجه .

- نسب البروتين والرطوبة والرماد وتشرب الماء .

- درجة ثبات العجين ومدة العجن .

* الالتزام بالمواصفات الخاصة بالدقيق وعملية تنظيفه وفصل الشوائب عنه ، وذلك عن طريق الرقابة الفعالة على المطاحن ، مع إلحاق معامل متخصصة لمراقبة الجودة بها .

* ادخال نظام نقل الدقيق والقمح من المطاحن واليهى باستخدام الناقلات الصب .

* الاهتمام بتدريب القائمين على العمل بالمطاحن والصوامع داخليا وخارجيا . وانشاء مدرسة لتخريج الطاحنين المتخصصين لتطوير

هذه الصناعة .

* توفير قطع الغيار الخاصة بالمطاحن ، والعمل على تصنيعها محليا والاهتمام بصيانتها دوريا .

* ادخال المطاحن الاقتصادية التى تشبه مطاحن الحجارة المتطورة لتقوم مباشرة بتقشير وجرش الحبوب وتنعيمها الى دقيق مباشرة دون استخدام المناخل .

وهذه النوعية من المطاحن لا تناسب الاستخراجات المرتفعة من الدقيق ، وتوفر حوالى نصف تكاليف الطحن بالمقارنة بمطاحن السلندرات الضخمة .

* ادخال مطاحن الديورم اى القمح الصلب لانتاج السيمولينا اللازمة لصناعة الكرونة الفاخرة .

* ادخال مطاحن الذرة الشامية الى مصر وهى التى تقوم بنزع الجنين لتحويله الى صناعة زيت الذرة ومركزات البروتين ، ثم طحن باقى مكونات الحبة الى دقيق فاخر ورده .

وأن يلحق بكل مطحن قمح جديد مطحن ذرة وأجهزة تكوين الخلطات بالنسب المختلفة الى جانب وحدات استخراج الزيت والكسب وصناعة الاعلاف بحيث يعطى فى النهاية عائدا اقتصاديا مريحا .

* الحاق مصانع وحدات التصنيع مركزات الاعلاف بالمطاحن الكبيرة ، لأن هذه المركزات تتميز بارتفاع قيمتها الحرارية والسعرية .
رابعا : فيما يختص بالمخابز والخبز :

* انشاء المخابز الآلية ونصف الآلية بخطة زمنية مدروسة ، بحيث لا تقل الطاقة الانتاجية للمخابز الآلية عن ٥٠٪ من طاقة مخابز الجمهورية فى نهاية السنوات الخمس القادمة ، لايجاد نوع من التنافس مع القطاع الخاص ، مع تطوير هذه المخابز بهدف تحسين نوعية الرغيف ، وصيانتها دوريا ، والاستعانة بمعامل تقدير الجودة فى المخابز الضخمة .

* تشجيع العمل بالمخابز البلدية بالوسائل المناسبة ، وفى مقدمتها رفع أجور العاملين بها ، وتوفير الرعاية الصحية والاجتماعية والتأمينية لهم ، لضمان استقرارها فى هذه المخابز .

* تشجيع المخابز الطباقى التى تنتج نوعيات يقبل عليها المواطن .

على أن يصرف لها الدقيق بالسعر الحقيقى .

* السماح بانشاء مخابز تدار ذاتيا فى التجمعات المختلفة : كالمصانع والمزارع الكبيرة ، على أن تدار بمعرفة العاملين بهذه التجمعات ، مع تيسير الحصول على المخابز اللازمة ، وتيسير سداد ثمنها ، للوحدات الانتاجية أو الوضائفية المختلفة ، وذلك لانتاج الخبز بالجهود الذاتية .

* انشاء مدارس متخصصة فى الخبز لتخريج كوادر فنية متخصصة ، وانشاء مركز علمى متخصص لبحوث الخبز ، اسوة بالمتبع فى العديد من دول العالم .

* الفاء العقوبة البدنية بالنسبة لعمال المخابز فى حالة وقوع مخالفات تموينية ، وقصرها على اصحاب المخابز والمشرفين عليها ، باعتبارهم اصحاب المصلحة والمسؤولين عن ارتكاب المخالفات .

- انشاء وحدة طوارئ لصناعة الخبز فى كل محافظة وفى بعض المدن الكبيرة ، تتكون من المتدربين على صناعة الخبز من : العمالة المتخصصة ، والمجندين وغيرهم ، لتتولى تشغيل المخابز التى يتقرر غلقها بسبب المخالفات التموينية الجسيمة .

* استخدام محسنات الخبز على اساس علمى - فى المخابز الآلية ونصف الآلية باضافة المولت ، أو حامض الاسكربيك ، أو المستحلبات ، لتحسين خواص الخبز الغذائية والمظهرية .

* الاهتمام بمواصفات رغيف الخبز البلدى ، وخاصة نسبة الرطوبة والوزن والقطر .

* النظر فى انتاج نوعيات متميزة من الخبز للقادرين من غير نوى النخول المحدودة وزيادة منافذ توزيعها فى بعض الاحياء والمدن ، مما يؤدى الى تطوير المنتج ورفع الربحية للمنتجين .

مع التصريح بانتاج الخبز الطباقى الذى يقبل عليه المستهلك ، وكذلك بعض نوعيات الخبز التى تناسب بعض المرضى .

* تشجيع اعداد الخبز بالمنازل ، فى الريف والمدن ، للاستهلاك المنزلى ، وذلك عن طريق توفير أفران منزلية صغيرة الحجم ، يراعى فى تصميمها الوقت والجهد .

* العمل على تشجيع خلط دقيق القمح بدقيق الذرة فى صناعة

الخبز ، خاصة وأن هذا الامر كان سائدا في الريف المصرى .

* التوسع فى انتاج الخميرة الجافة والطازجة وتوفيرها لصناعة الخبز ، عن طريق انشاء مصانع متخصصة فى كافة انحاء الجمهورية وخاصة فى الصعيد .

* توسيع نطاق تعبئة الخبز ، للاحتفاظ برطوبته وطراجه لمدة طويلة بهدف تقليل الفاقد منه .

* دراسة امكان بيع الخبز بالوزن ، لضبط عملية الانتاج ، وتوفير الكميات المهدرة منه بسبب نظام البيع الحالى .

* توفير بدائل الخبز من الاغذية النشوية مثل : البطاطس والذرة الطازجة ، بصفة منتظمة وباسعار مناسبة ، بما يقلل من استخدام الخبز .

ملحق

إطار عام

لخطة تنفيذية لانتاج الخبز

يمثل هذا الاطار الاتجاهات العامة لخطة تنفيذية مقترحة على مراحل ثلاث ، تستغرق كل مرحلة منها سنتين ، وبحيث لا يتم الانتقال من مرحلة الى المرحلة التالية الا بعد تقييم ما تم انجازه فى المرحلة السابقة ، على ضوء ما قد يحدث من متغيرات ، وذلك على النحو الآتى :
المرحلة الأولى :

تهدف هذه المرحلة الى :

- توفير رغيف الخبز بانشاء مخابز آلية ونصف آلية ونشرها على هيئة شبكة تغطى جميع محافظات الجمهورية ، بما يتناسب مع الكثافة السكانية فى كل منطقة .

- تشجيع التنافس بين المخابز البلدية بمنح المخبز الذى يستوفى المواصفات القياسية للخبز ويحافظ على درجة الجودة الممتازة - جوائز مناسبة ، تشجيعا له وحفزا للمخابز الاخرى على الارتقاء بخبزها .

- انتاج نوعيات متميزة من الخبز للقادرين من غير ذوى الدخل المحدود ، وزيادة منافذ توزيعها فى بعض الاحياء والمدن ، لما يؤول الى ذلك من تطوير وتحسين المنتج ورفع ربحية هذه المخابز ، مع التصريح بانتاج الخبز الطباقى الذى يقبل عليه المستهلك .

- تطوير المخابز الآلية ونصف الآلية بتوفير قطع الغيار اللازمة لها

وصيانتها ، وتزويدها بمولدات احتياطية لضمان سير العمل فى حالة انقطاع التيار الكهربائى ، والحاق معامل تقدير الجودة بالمخابز الكبيرة للحكم على المواد الخام الداخلة فى الصناعات على المنتج النهائى ، لضمان ثبات المواصفات ، وكذلك اخال المحسنات ومواد التغليف ، وتوفير وسائل النقل اللازمة والعمل على زيادة منافذ التوزيع .

- ان يقتصر استخراج الدقيق على نوعين ٧٢٪ و ٨٢٪ ، وأن تكون اسعارهما متقاربة لمنع احتمالات نخل الدقيق وتهريبه ، مع الابقاء على نوعية الرغيف الفينو الصغير بسعره ووزنه الحالى (قرش واحد وزن ٦٩ جراما) والرغيف الفينو الكبير (قرشان وزن ١٤٠ جراما) مع النظر مستقبلا فى تعديل وزنهما بالتخفيض عن طريق فرد الرغيف قليلا .

المرحلة الثانية :

يرتكز فى هذه المرحلة على الآتى :

- الارتقاء بالمخابز الآلية ومعامل مراقبة الجودة والارتباط بالمواصفات القياسية .

- نشر انتاج التوعيات المميزة من الخبز على نطاق أوسع .

- نشر انتاج الخبز الطباقى بالمخابز البلدية بصفة خاصة .

- قصر الدعم على انتاج المخابز الحكومية بالنسبة لسعر الدقيق استخراج ٨٢٪ .

المرحلة الثالثة :

وتقوم هذه المرحلة على الآتى :

- انتاج الخبز على اساس القيمة الحقيقية لتكاليف الانتاج واسعار المواد الخام الداخلة فى انتاجه .

- فتح المجال للمنافسة بين المخابز المختلفة من القطاعين العام والخاص ، لصالح النوعية الممتازة من الخبز ، لصالح المستهلك والصالح العام للدولة بما يقلل الاستيراد النسبى للقمح . على أن يباع الخبز فى هذه المرحلة بالوزن .

- التصريح بانتاج النوعيات المختلفة بمواصفات يتم الاتفاق عليها بين المنتجين واللجنة المختصة بوزارة التموين ، وأهمها : الوزن ، الرطوبة ، التركيب الكيماوى للخبز ، على أن يكتب الوزن على كل عبوة .

وفى المراحل الثلاث السابقة ، يجب التأكيد على دور المستهلك فى ترشيد استهلاك الخبز عن طريق الحفظ واستهلاك الاجزاء المستبقة ، مع التوعية بأن الدول النامية - ومن بينها مصر - تعتمد فى استيفاء مطاحنها من القمح على الفائض من ثلاث دول هى . الولايات المتحدة الامريكية ، وكندا ، واستراليا ، وأن هذا الفائض فى تذبذب مستمر ، وأن الطلب عليه فى زيادة مستمرة ، مما قد يشكل خطورة فى المستقبل بالنسبة للخبز ، وأن تقوم أجهزة الاعلام بدورها فى ترشيد المستهلك بشتى الوسائل .

كما ينبغى أن تهتم الدولة ببناء الصوامع الضخمة للاحتفاظ برصيد كاف من القمح والحبوب الأخرى ، لمواجهة أية مشكلة قد تحدث مستقبلا .

وعلى هدى هذه الخطة التنفيذية المقترحة ، تكون مرحلة دعم رغيف الخبز على النحو التالى :

مبالغ الدعم الصافى المخصصة لأنواع الدقيق المختلفة :

نوع الدقيق	مبالغ الدعم
الدقيق استخراج ٨٢٪	١٧٣,٨٦٢,٠٠٠ جنيهه
” ” ” ٨٧,٥٪	٣٨٣,٨٧٥,٢٠٠ ”
لدقيق المكرونه ٧٢٪	٤٢,٦٨٥,٢٠٠ ”
” الخبز الافرنجى ٧٢٪	٣٠,٨٨٩,٢٠٠ ”
” ” الشامى الصغير ٧٢٪	٣٦,١٠١,٧٥٢ ”
” ” الكبير ٧٢٪	٦,٣٧٠,٨٩٨ ”
مستودعات ٧٢٪	٢٥,٤٨٩,٢٠٠ ”
حلويات ونواشف ٧٢٪	١,٣٠٨,٤٥٠ ”
مجموعها	٧٠٠,٥٨١,٩٠٠ ”

يخص رغيف الخبز بأنواعه

المختلفة منها + المستودعات = ٦٥٧,٨٩٦,٧٠٠ ”

ومما سبق يتضح أن جميع نوعيات الدقيق للاستخدامات المختلفة

مدعمة من قبل الدولة وذلك بنسب مختلفة .

وإذا ما حسب ثمن شراء القمح والدقيق والمصاريف الاضافية الأخرى ، حتى الوصول الى المطاحن ، فإن هذا الدعم يرتفع الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه .

وإذا ما تم استبدال الدقيق استخراج ٨٧,٥٪ بدقيق استخراج ٨٢٪ لصناعة الخبز ، فإن ذلك يؤدي - حسابيا - الى وفر فى الدعم قدره حوالى ١٤٤ مليون جنيه فى السنة .

وبناء على ذلك يكون دعم الخبز بعد خصم هذا الفرق = ٥١٣,٧٨١,٥٠٠ جنيه .

وفى حالة إلغاء دعم الدقيق الفاخر ٧٢٪ المخصص للخبز وقدره ١٠٠,١٥٩,٥٠٠ جنيه ، يصبح الدعم الكلى ٤١٣,٦٣٢,٠٠٠ جنيه .

وفى حالة رفع سعر الردة الموجهة للعلف الى عشرة قروش للكيلو ، يكون الفرق فى الكمية المقدرة للعلف فى ٥٤٠ الف طن .

٥٤٠,٠٠٠ × ٧٠ جم فرق السعر للطن = ٣٧,٨٠٠,٠٠٠ جنيه وعند خصم هذا المبلغ يكون الدعم = ٣٧٥,٨٣٢,٠٠٠ جنيه .

فى حالة رفع سعر السميد من ٣٥ الى ٤٥ قرش للكيلو ، يكون فرق السعر ٢٠ قرش للكيلو يضرب فى كمية السميد وهى :

١٧ الف طن × ١٧,٠٠٠ = ٢٠٠ × ٣,٤٠٠,٠٠٠ جنيه .

عند خصم هذا المبلغ يكون الدعم = ٣٧٢,٤٣٢,٠٠٠ ”

وبافتراض تحسين نوعية الدقيق والخبز ونشر برامج الارشاد الغذائى ، فانه يمكن توفير ٢٥٪ من الاستهلاك الحسابى والفاقد من الخبز ، وهذا فى حد ذاته يحقق وفرا فى الدعم قدره حوالى مائة مليون جنيه ، بحيث يصبح ٧٧٢,٤٣٢,٠٠٠ جنيه .

وإذا امكن أن تسير الامور على هذا النحو ، فانه عند انقضاء الفترات الانتقالية المشار اليها - والتي تستغرق ست سنوات - يمكن ان يلغى الدعم نهائيا ، ويكون المستهلك قد تهيأ لذلك بطريقة منطقية وعن اقتناع .

مستقبل

منتجات الطماطم المصنعة

عمليات تصنيع الخضر هي أحد الأركان الأساسية لاقتصاديات إنتاج الخضر ، إذ تكفل تعبئة الإنتاج الخام بصورة صالحة للتصدير والاستهلاك المحلي بما يرضى ذوق المستهلك ، سواء بتقديم الإنتاج معبأ بحالته الطازجة أو المجمدة ، علاوة على أنها إحدى ضمانات توازن الأسعار وحماية الإنتاج من تقلبات الموسمية التي تتعرض لها السوق المحلية ، بجانب أنها تقلل إلى حد كبير من نسبة الفاقد أو التالف من الإنتاج .

ويتسم تداول الخضر في جمهورية مصر العربية بالتخلف في تطوير قطف وتعبئة محاصيل الخضر ، الأمر الذي يؤدي إلى تلف يتراوح بين ٢٥ - ٣٠ ٪ من جملة المحصول .

وتعتبر الطماطم من أكثر محاصيل الخضر قابلية للتلف ، سواء كان هذا التلف ميكانيكيا أو حشرياً أو فسيولوجياً بسبب التعرض لأشعة الشمس أو نقص بعض العناصر الغذائية ، وكذلك أكثرها تعرضاً للتقلبات الموسمية التي تشهدها السوق المحلية ، خاصة في أوقات الندرة فيما بين العروات ، وهو أمر تحدث معه فجوة بين الإنتاج ومتطلبات الاستهلاك كثيراً ما تتناولها جماهير المستهلكين وأجهزة الاعلام بالتحليل والدراسة بهدف تحديد كشف دور الوزارات المعنية وهي : الزراعة والصناعة والتموين في هذا المجال .

اعتبارات ومؤشرات في مجال زراعة الخضر في مصر :
وصولاً إلى تضييق الفجوة بين الإنتاج ومتطلبات الاستهلاك في مجال الخضر - ومن بينها الطماطم - يلزم عرض بعض الاعتبارات والمؤشرات في مجال زراعة الخضر في مصر باعتبارها أحد المحددات الرئيسية في موضوع هذه الدراسة ، وذلك على النحو التالي :
- حتمية الاتجاه نحو تكثيف الزراعة التقليدية لتحقيق استخدام أفضل لنفس الموارد ، والارتفاع بعوائد الاستثمار إلى حدها الاقتصادي الأمثل .

- زيادة إنتاج الخضر لمواجهة زيادة الطلب عليها لضمان الاحتفاظ بمعدلات الاستهلاك الحالية .

- تنصدر مصر كثيراً من دول العالم في متوسط إنتاجية بعض أصناف الخضر مثل : الثوم والفاصوليا والبسلة ، بينما ينخفض فيها محصول الطماطم بوضوح عن متوسطات الإنتاج العالمية ، كما يتضح من الجدول التالي :

متوسط إنتاج وحدة المساحة (كجم / هكتار) بمصر

مقارنة ببعض دول العالم

الدولة	ثوم	كرنب	فاصوليا	بسلة	طماطم	بطاطس
مصر	٢٨٨٣٢	٢٤١٤٠	٩٢٢١	٧٧٠٧	١٧٤٩٠	٢٠٢٩٨
أمريكا	١٤٥٧١	٢١٦٠٠	٤٩٤٢	٦٦٧٧	٤٢٨١٨	—
اليابان	—	٢٥٨٩٤	٨٢٠٨	٦٤٨١	٥٢٧٣٢	—
فرنسا	٦٥٦٧	٢٦٥١٥	٦٠٩١	٦٨١٩	٤٧٨١٤	٢٩٤٦٩
يوغسلافيا	٢٢٧٦	١٥٩٥٧	٥٢٢٩	٢٩٩٠	١٢٣٦٨	—
أوروبا الغربية	٥٩٣٤	٢٢٢٥٨	٨٢٦٠	٧٢٨٨	٢٧٢٣٢	—
انجلترا	—	—	—	—	—	٢٠٨٠٠
هولندا	—	—	—	—	—	٣٦٣٠٠
دول حوض البحر الأبيض	—	—	—	—	—	١٤٧٠٠

- يمكن فى ضوء الخبرات المتاحة فى مصر والتجارب الرائدة التى نفذتها وزارة الزراعة ، الوصول بإنتاج الطماطم الى ٢٥ طنا كمتوسط عام للفدان فى الزراعات المكشوفة ، لو اعتنى بمقاومة الآفات والعمليات الزراعية ، وزراعة الهجن والاصناف الجديدة غزيرة المحصول .

- باستقراء احصائيات انتاج الخضر فى الفترة من ١٩٧٦ الى ١٩٨٠ ، يتضح ان متوسط الانتاج فى خلال هذه السنوات الخمس هو ٧٨٣٢٧٢٠ طنا ، وباستبعاد الكميات المصنعة وكميات التقاوى ، يتضح أن الكميات المتاحة - كمتوسط للاستهلاك المحلى فى خلال هذه السنوات الخمس - كانت ٦٨٩٤٩٧١ طن .

- أن التخلف فى تطوير قطف وتعبئة محاصيل الخضر يؤدى الى تلف ما يربو على ٢.٣ مليون طن ، تمثل ٢٨.٨٪ من جملة المحصول الناتج .

- لا يزال يعتمد على استيراد تقاوى الخضر من الخارج ، ولا يتعدى الانتاج المحلى منها ٧١٤ طن بنسبة ٢١٪ فقط من اجمالى الاحتياجات التى تقدر بحوالى ٣٤٠٠ طن .

- تعتبر عمليات تصنيع الخضر أحد الاركان الأساسية لاقتصاديات انتاج الخضر باعتبارها إحدى ضمانات توازن الاسعار وحماية الانتاج من تقلبات الموسمية ، التى تتعرض لها السوق المحلية فى مواسم الانتاج .

- يقدر المستهدف لشركات حفظ الاغذية حتى عام ١٩٩٠ بحوالى ٢٤٠ ألف طن ، ويمكن مع تقليل التالف والفاقد الاستفادة بما يتراوح بين ٢٠٠ - ٣٠٠ الف طن ، ترفع الكميات المتاحة للتصنيع الى ما يربو على ٥٠٠ الف طن .

معوقات التصنيع الغذائى فى مصر :

لم يعد التصنيع الغذائى ، وخاصة صناعة حفظ وتعليب الخضروات ، قادرا على القيام بالدور المنتظر منه ، بسبب التغيرات الموسمية الحادة فى أسعار الكميات المعروضة من الخضروات الطازجة ، فضلا عن ارتفاع نسبة التالف والفاقد من المحصول الطازج وخاصة

الطماطم ، مما أدى الى عدم امكان تصدير كميات يعتد بها من الطماطم الطازجة ، خاصة فى ضوء التغيرات التى حدثت فى البنيان الاقتصادى المصرى والتى ترتب عليها زيادة الطلب على المنتجات المصنعة ، لى وقت لا تستطيع فيه شركات التصنيع بلوغها الحالية وفى ظل السياسات السعري القائمة مواكبة هذا الطلب المتزايد على المنتجات المصنعة ، ومن ثم تزايدت الواردات من هذه المنتجات برغم ما تنادى به بعض الآراء من ضرورة النهوض بصناعة حفظ الاغذية بالقدر الذى يكفى للاستهلاك المحلى بجانب قانص تصديرى منها ، والعمل على النهوض بإنتاج الخضر وتطويره بالكيفية التى تحقق هذا الغرض كهدف اساسى ، وليس ثانويا يقوم على ما يتبقى من الاستهلاك الطازج .

وتستهدف هذه الدراسة ، التعرف على أهم العوامل المتسببة فى ضعف كفاءة تصنيع منتجات الطماطم وعجزها عن سد احتياجات السوق المحلية ، للوصول الى تصور بعض المقترحات التى تساهم فى تطوير الوضع القائم ، بما يكفل تنشيط حركة تصنيع الطماطم ، والاستفادة من الطماطم الطازجة فى اوقات انخفاض اسعارها وزيادة كمياتها المعروضة ، ومحاولة العمل بكافة السبل والوسائل لسد الاحتياجات المحلية ، علاوة على تحقيق فائض يمكن تصديره فى صورة منتجات طماطم ، بالإضافة إلى تصدير الطماطم الطازجة .

وفيه فى مجال هذه الدراسة ابراز ما يلى :

أهمية الأغذية المحفوظة :

تعتبر صناعة حفظ الاغذية من الصناعات الهامة فى الدول ذات الموارد والثروات الزراعية ، اذ تقوم هذه الصناعة باحداث توازن بين العرض والطلب على الحاصلات الزراعية عن طريق تصنيع الفائض عن حاجة الاستهلاك الطازج ، علاوة على توفير المعروض من المنتجات المحفوظة على مدار العام ، خاصة مع التطور الذى حدث فى البنيان الاجتماعى ، ولاسيما فى المجتمعات المتقدمة ، والذى كان من ابرز سماته الزيادة المطردة فى اعداد السيدات العاملات وفى احتياجاتهن

بالتالى الى أغذية مجهزة أو نصف مجهزة ، الامر الذى ادى الى زيادة كبيرة فى حجم الطلب على الاغذية المحفوظة ، بحيث أصبحت اغذية لازمة بدرجة أو بأخرى لجميع افراد المجتمع .

ويضاف الى ما سبق ، ما تؤديه صناعة الأغذية المحفوظة من دور هام فى تغذية الجيوش - سواء فى الحرب أو السلم - واثرها المباشر على نتائج المعارك الحربية ، خصوصا فى عالم اليوم الذى يندر أن تخلو فيه منطقة من نوع من أنواع النزاع المسلح .

ومن ثم أصبح من الاهمية بمكان توفير الاستثمارات اللازمة لهذه الصناعة بما يمكنها من تلبية احتياجات كل من السوق المحلى والخارجى . إذ أن هذه الصناعة تستطيع ان تكون ذات اثر فعال فى ميزان مدفوعات الدول التى تولى هذه الصناعة ما تستحقه من العناية والاهتمام . ويكفى لتوضيح ذلك أن تضرب مثلا بانتاج بلغاريا من الاغذية المحفوظة حيث بلغ فى عام ١٩٧٩ حوالى مليون طن ، صدرت منها ما يقرب من ثلاثة ارباع المليون بقيمة بلغت حوالى ٧٥٠ مليون دولار ، فى حين كان انتاج مصر فى العام نفسه ٦٧ الف طن ، وبلغت قيمة الصادرات ٢٠ مليون دولار .

اهمية الحفظ بالتعليب :

يطلق لفظ التعليب على الأغذية المحفوظة فى العلب ، غير أن هذه التسمية لم تعد مقصورة على الاغذية المحفوظة فى العلب ، بل تعدتها لتشمل الاغذية المحفوظة فى أوعية الومنيوم أو برطمانات أو زجاجات محكمة الغلق ، ومعاملة حراريا بما يكفل القضاء على عوامل فسادها . وصناعة الحفظ بالتعليب تعتبر من أهم صناعات الحفظ ، وقد استحوذت على اهتمام العديد من اجهزة ومراكز البحث العلمى ، وازدهرت وتقدمت بفضل تضافر العديد من نتائج الابحاث التى قامت بها تلك المراكز .

وعلى الرغم من دخول الاغذية المجمدة كمنافس للأغذية المعلبة ، إلا أن الطلب على الأخيرة ما زال فى ازدياد حيث تتميز ببقائها صالحة للاستهلاك لفترات تمتد لعدة سنوات ، وكذلك بسرعة استخدامها وبسهولة

اعدادها ، فهى لا تستدعى وقتا للاستعادة كما فى الاغذية المجففة ولا وقتا لازوال حالة التجمد كما فى الأغذية المجمدة .

منتجات الطماطم المصنعة :

يجرى تصنيع عدة منتجات من ثمار الطماطم تتباين حسب غرض الاستهلاك ، وهذه المنتجات يجب أن تنتج فى جميع الاحوال من ثمار سليمة تامة النضج كاملة التلون خالية من أى عيوب ظاهرية ، مثل : تهشم الثمار أو الاصابة بأى من الأمراض الفطرية أو الحشرية أو بسبب التهشم الميكانيكى فى اثناء النقل ، ذلك لان سلامة الثمار الداخلة فى عملية الانتاج لها تأثيرها فى المنتج النهائى .

ومن أهم منتجات الطماطم الشائعة فى كثير من دول العالم :

(١) عصير الطماطم : وهو العصير المستخرج على البارد أو تحت معاملة حرارية من ثمار الطماطم السليمة تامة النضج ، وغير المركز والحتوى على لب الثمار ، مع اضافة ملح ، أو بدونه . ويشترط فى عصير الطماطم أن يتم تصنيعه من ثمار عصيرية غير شحمية مكتملة التلون ذات نكهة غنية من طعم ورائحة ورقم حمضى عال .

وفى مصر يتم انتاج عصير الطماطم بما لايجاوز ٢ ٪ من منتجات الطماطم المصنعة لمقابلة احتياجات الفنادق والمحلات العامة السياحية ، حيث يكون الاهتمام موجها اساسا الى انتاج صلصة لاستخدامات الطهى .

(٢) صلصة الطماطم : وهى تعتبر من أهم منتجات الطماطم التى يتم التركيز على انتاجها فى مصر لاستخدامات الطهى .

ويتم انتاج الصلصة من ثمار الطماطم ذات الجودة العالية من المواصفات السابق ذكرها ، وتركيز يتراوح بين ٢٣ ٪ - ٢٥ ٪ من المواد الصلبة الذائبة ، ومن الطبيعى انه يفضل انتاجها من الثمار المحتوية على نسبة عالية من المواد الصلبة ، ويتم الانتاج للوصول إلى هذا التركيز داخل أوعية مفرغة الهواء على درجة حرارة ٨٥ م للحفاظ على جودة لون المنتج النهائى .

(٣) معجون الطماطم : ويتم انتاجه بنفس اشتراطات صلصة الطماطم ولكن بتركيز يتراوح بين ٢٥ ٪ الى ٢٨ ٪ . ولاسترجاعه لانتاج صلصة بتركيز يتراوح بين ٢٢ ٪ - ٢٥ ٪ ، فانه يتم تعديل التركيز داخل اوعية التركيز تحت التفريغ ، مع اضافة ماء أو عصير طماطم (ويفضل الاخير) ، وعموما فان تعديل التركيز أمر غير مرغوب ، لما يصادفه من كثير من الصعوبات الفنية التي تؤثر على جودة المنتج النهائي .

(٤) صلصة المائدة (الكاتشب) : وهي تعتبر من أفضل منتجات الطماطم المحببة لدى المستهلكين خاصة في الدول الأوروبية وأمريكا ، وهي عادة تصنع مباشرة من لب ثمار الطماطم ، أو تصنع كمركبات (صلصة) في مرحلة أولى ، ثم تنقل الى مصانع متخصصة لتحضيرها في الصورة النهائية التي تقوم عليها .

ويفضل تصنيع الكاتشب من ثمار شحمية وليست عصيرية غنية في محتواها من المواد الصلب الذاتية ، ويضاف اليها عند التصنيع ملح وسكر وخل وبودرة بصل أو شرائح بصل ، مع خليط من المواد الحريفة مثل : بودرة الثوم وبودرة الفلفل الأحمر لتحسين اللون .

وتعبا الكاتشب في زجاجات عبوات ٢٥٠ - ٥٠٠ جرام وتباع بأسعار مرتفعة ، ولاشك أن توسع المنتجين في مصر في انتاج هذا النوع يمكن من تغطية احتياجات السوق المحلي وتوفير العملات الحرة التي تخصص لاستيراده من الخارج ، فضلا عن أن اسعار بيعه سوف تكون مجزية بما يغطي جزءا من الخسائر التي تتحملها الشركات من بيع السلصة المسعرة جبريا بأقل من تكلفتها الفعلية .

(٥) حفظ ثمار الطماطم الكاملة : أصبح هذا المنتج يلقى اقبالا كبيرا لدى المستهلكين في كل من أوروبا وأمريكا ، غير أنه لا يزال غير معروف في السوق المحلي لارتفاع تكلفته ، حيث يعبأ في عبوات صفيح أو عبوات زجاجية ٨٠٠ جرام ، ويتراوح سعر العبوة بين ١٨٠ مليم للعبوة الصفيح ، و٣٧٥ مليم للعبوة الزجاجية ، في حين أن المحتوى من الثمار لا يتجاوز قيمته ٨٠ - ١٠٠ مليم .

وفي مثل هذا الانتاج تستعمل عادة ثمار طماطم ذات صفات معينة

لا بد أن يتوافر فيها : صغر الحجم ، تلون كامل للثمرة ، تجانس حجم الثمار ، ثمار ذات لب لحمي وليست عصيرية ، غنية بالنكهة والرقم الحمضي ، ويتم عند التصنيع سلق قشور الثمار بالخار ، مع تعبئتها في بيئة من عصير الطماطم الطبيعي .

ومن الممكن تصنيع هذا المنتج في مصر بهدف التصدير ، نظرا لأن اسعاره ان تواكب مستوى دخول الافراد في مصر .

وصلصة الطماطم أكثر هذه المنتجات تمشيا مع رغبات المستهلكين في مصر .

دراسة الطلب على منتجات الطماطم :

تعتبر دراسات الطلب وسلوك المستهلك على جانب كبير من الأهمية ، وخاصة أن الهدف النهائي من العملية الانتاجية هو اناحة السلع التي تواكب رغبات المستهلكين كما وكيفا ، وفي الشكل والزمن والمكان الملائم للمستهلك .

وبدراسة الطلب المحلي على منتجات الطماطم المصنعة في جمهورية مصر العربية امر يكتنفه الكثير من الصعوبات والمشكلات التحليلية ، اذ تتوقف الكميات المستهلكة الفعلية في الواقع على الكميات المتاحة للاستهلاك في ظل الظروف الانتاجية والتوزيعية والسعرية السائدة . ومن البدهى ان تلك الكميات المستهلكة تزيد اذا ما اتاحت أو طرحت في السوق المحلي كميات اكبر من تلك المنتجات في ظل المستويات السعرية والدخلية وغيرها من العوامل الاخرى السائدة .

ومن ثم فان دراسة تحليل الطلب المحلي على صلصة الطماطم تأخذ في الاعتبار حجم الانتاج وكذلك حجم الاستيراد والتصدير - ان وجد - خلال فترة زمنية مقبولة والتغيير في المخزون السلمي من سنة لأخرى لاماكان التعرف على الاستهلاك الظاهري الذي يمثل الطلب الافتراضي خلال الفترة الماخية ، حيث لا يشمل الطلب الافتراضي أو الاستهلاك الظاهري حجم الطلب المكبوت أو الطلب الكامن الذي يتمثل في عدم قدرة جهاز الانتاج على تلبية احتياجات الطلب السوقى أو عند وجود قصور أو عقبات لاستيراد هذه المنتجات من الخارج سدا للفجوة بين امكانات

جهاز الانتاج وحجم طلب السوق .

والوصول إلى تطور الاستهلاك الفعلى من منتجات الطماطم المحفوظة وخاصة الصلصة فى السوق المصرية ، فان الأمر يقتضى دراسة تطور الانتاج وكذلك الصادرات المصرية من هذا المنتج - إن وجدت - وحجم الاستيراد ، وبذلك يمكن حساب الكميات المتاحة للاستهلاك المحلى من صلصة الطماطم .

وفيما يلى تناول لهذه العناصر الثلاثة :

أولا : تطور انتاج منتجات الطماطم :

يبين الجدول التالى كمية الانتاج من منتجات الطماطم بالطن وقيمتها

بالآلف جنيه فى الفترة ١٩٦١/٦٠ - ١٩٨٤ :

كمية الانتاج من منتجات الطماطم بالطن وقيمتها

بالآلف جنيه فى الفترة ١٩٦١/٦٠ - ١٩٨٤

السنة	كمية الانتاج بالطن	القيمة بالآلف جنيه
١٩٦١/٦٠	٦٨٢	١٢٨
١٩٦٥/٦٤	١٣٥٤	٣٥٩
١٩٧٠/٦٩	٤٩٣	١٤٨
١٩٧٣	١٧٩١	٦٨٧
١٩٧٤	١٧٣٥	٦٨٩
١٩٧٥	٢٨٦٧	١١١١
١٩٧٦	٢٩٥٠	١١٤٣
١٩٧٧	٢٩٠٢	١٣٦٧
١٩٧٨	٤٠٧٥	٢٠٣٨
١٩٧٩	٥٠٥٣	٢٥٣٦
١٩٨٠	٤١٨١	٢٠٩١
١٩٨١	٤٨٠٦	٣٥٨٠
١٩٨٢	٥٠٤٩	٤١١٢
١٩٨٣	٣٠٧٦	٢٥٨٨
١٩٨٤	٧٣٦٣	٣٧٣١

ويتضح من هذا الجدول :

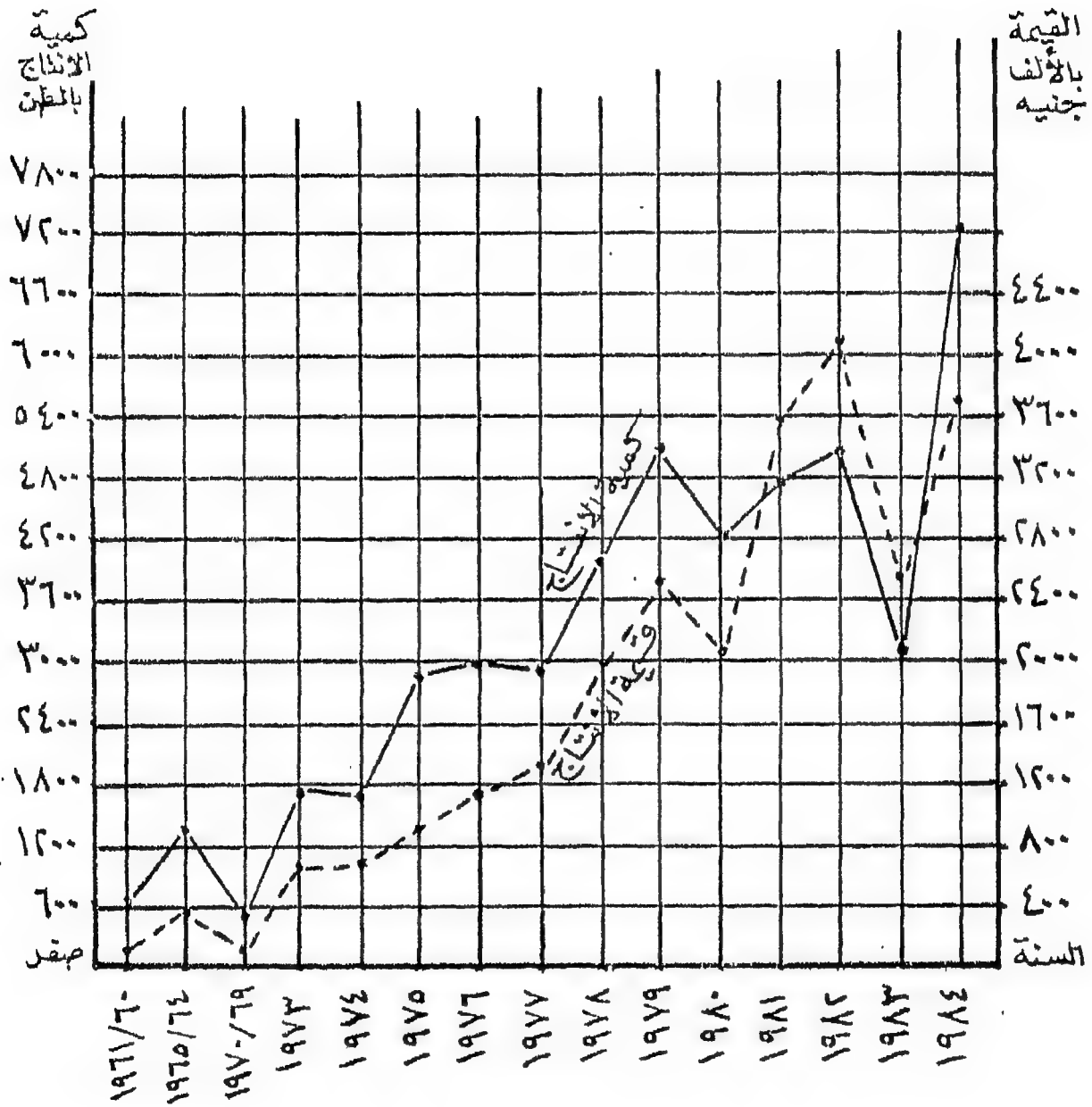
- ان تطور الانتاج لا يعكس التطور التدريجى ولكن يتصف بوجود طفرات انتاج فى بعض السنوات وانخفاض كبير فى سنوات اخرى عن السنوات التى سبقتها ، ويرجع هذا الارتفاع والانخفاض الى مجموعة من الاسباب ، منها :

x ان الانتاج يعتمد الى حد كبير على الانتاج الزراعى الذى يتلتر فى مصر بدرجة كبيرة بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية التى تسود اثناء فترات الزراعة والحصاد .

x ان الانتاج يعتمد الى حد كبير على اسعار شراء الخامات الزراعية التى لا تتسم بالثبات خلال الموسم الواحد . ولما كان المنتجون - وخاصة منتجى القطاع العام - لا يستطيعون شراء مستلزمات الانتاج الزراعى عند ارتفاع اسعارها ، فانهم لا يستطيعون ان يحصلوا على ما يكفيهم من هذه المستلزمات لتشغيل طاقات الانتاج بالصورة المخطط لها طوال اليوم .

وتأسيسا على السببين السابقين ، فان المنتجين المحليين يحاولون الاستفادة باكبر ما يمكن عندما تتوافر المستلزمات الزراعية بأسعار مقبولة لهم فيعملون على تشغيل خطوط انتاج هذه المستلزمات بالذات ، دون تلك التى تقف اسعار منتجاتها حائلا أمام الانتاج ، حيث ترتفع تكلفة الانتاج من هذه المنتجات بارتفاع اسعار مستلزماتها بشكل لا يسمح لهم ببيع انتاجها فى الاسواق فى ظل نظام التسعير الجبرى ، وعلى هذا فان المخزون السلمى من المنتجات تامة الصنع يمثل جانبا هاما فى هذه الصناعة بالذات . ذلك لان زيادة الانتاج المبنية على الاستفادة - ما امكن - من العوامل التى تمكن المنتجين من تدبير احتياجاتهم عند توافر المحصولات الزراعية بأسعار مقبولة ، تؤدى بالضرورة الى وجود مخزون سلمى تحاول الشركات ان تستفيد منه فى السنوات التالية ، ولكن هذا المخزون لا يمكن الاستفادة منه لسنوات طويلة ، حيث يخضع لقواعد المواصفات القانونية وللبرار والتلف بعد فترة زمنية معينة .

تطور كمية الانتاج من الطماطم بالطن وقيمتها
بالآلف جنيه في الفترة من ٦٠ / ٦١ - ١٩٨٤



وعلى هذا نجد أن الشركات المنتجة نفسها مضطرة - فى بعض الأحيان - الى تقليل برامج انتاجها من الاصناف التى يتوالى لديها مخزون سلعى منها يغطى حاجة الطلب خلال الأجل القصير والمتوسط .

ثانيا : الصادرات والواردات المصرية من منتجات الطماطم المعلبة :

تعتبر صلصة الطماطم فى حكم السلع التموينية من وجهة نظر متخذى القرار ، ونظرا لعدم كفاية حجم الانتاج لسد حاجات الاستهلاك المحلى ، فقد توقف ما كان يتم تصديره سابقا من عصير الطماطم وتم توجيه كل الكميات المنتجة الى الاسواق المحلية وحظر تصدير جزء منه ، فضلا عن التجاء الدولة الى استيرادها من الخارج .

وقد تطور حجم الواردات منها منذ عام ١٩٧٣ وما بعدها - سنة بعد أخرى - بسبب عوامل من أهمها :

× التجاء القائمين على التموين بالجيش الى استيراد كميات متزايدة من الأغذية المحفوظة .

× انتاج سياسة الانفتاح الاقتصادى وتشجيع استثمار رأس المال العربى والاجنبى فى مجالات السياحة والفنادق ، واقامة الكثير من المنشآت - فى هذا المجال - التى سارعت باستيراد مجموعة من منتجات الأغذية المحفوظة التى تتناسب وطلبات عملائها الاجانب .

× السياسة الجمركية التى تعفى منتجات الأغذية المحفوظة من الجمارك أو تخفض من نسبتها بشكل ملحوظ ، شجعت على زيادة حجم المنتجات المستوردة .

× زيادة السكان وارتفاع مستوى المعيشة فى مصر بسبب ارتفاع الدخل القومى .

ويؤكد هذا التطور فى حجم الواردات من منتجات الطماطم ، الجول الوارد فى الصفحة التالية .

ثالثا : موقف المخزون السلعى للصلصة خلال الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٣ :

يمثل المخزون السلعى أحد المؤشرات الهامة عند حساب الاستهلاك

الظاهرى للسوق المحلى من هذا المنتج . وطبيعة صناعة حفظ الاغذية - بصفة عامة - تقتضى وجود تغيرات فى المخزون السلعى من عام الى آخر ، وذلك بسبب طبيعة مستلزمات الانتاج الزراعية ومدى توافرها بأسعار مناسبة فى مواسم الانتاج الزراعى ، كما يتأثر المخزون السلعى بتقلبات السوق المحلى .

وفىما يلى بيان بموقف المخزون السلعى من منتجات الطماطم المعلبة خلال الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٣ يوضح مدى تذبذب المخزون السلعى وعدم ثباته :

المخزون السلعى من منتجات الطماطم والتغير فيه فى

الفترة ٧١-١٩٨٣

السنة	المخزون السلعى بالطن	التغير فى المخزون بالطن
١٩٧١	١٤٦	-
١٩٧٢	٢١٦	٧٠
١٩٧٣	١٢٧	(٨٩)
١٩٧٤	٥٣١	٤٠٤
١٩٧٥	١١٤١	٦١٠
١٩٧٦	١٥١٢	٣٧١
١٩٧٧	١١٧٦	(٣٣٦)
١٩٧٨	١٩٣٣	٧٥٧
١٩٧٩	١٣٥٠	(٥٨٣)
١٩٨٠	١٩٠٠	٥٥٠
١٩٨١	١٤٤٨	(٤٠٦)
١٩٨٢	١٩٨٩	(٤٩٩)
١٩٨٣	١٢٩٦	

تطور الاستهلاك الظاهرى لمنتجات الطماطم المعلبة (الصلصة).

يستهدف تحليل تطور الانتاج من الصلصة خلال الفترة ٧٢/١٩٨٠ وكذا التغير فى المخزون خلال تلك السنوات ، والواردات والصادرات

تطور الواردات من الأغذية المحفوظة بالطن
في الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٠

السنات	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠
أسماك مجمدة	٥٧٥٠	١٣٥٠	٦٣٣٤٨	٤٨٨٦١	٦١٣٥١	٤٤٨٨٣	٨٤٣	٦٣١٦	٧٥٦	٠٠١٨
معلبات أسماك	١٢١	٢٣	١٦	٤٨٥	٧٠٣١	١٤٦١	١٤٣١	٦٠٣٤	١١٦٣	٠٠٣٣
خضار محفوظ	٩١	٣٠	٥	٦٠	٨٨١	٨٨١	٤٧١	٣٦٨	٦١٣	٨٦٥٣
منتجات طماطم	١٣٥	٨١	٣١	٨١٣	٩٦	٦٥	٦٨١١	١٠٣١	٣٨٦٤	٦٠١٣
مربات					١٢	٣٨١١	٦٧٦	١٢١	٣٨٧	٧١٦
عصير وفواكه محفوظ	٢٧٥	٦٩	٧٨	٧٣٨	٦٣٤١	٦٧٨٨	٣٣٢٤	٦٧٤	١٣٥	٨٠

* بيانات سنة ١٩٨٠ تقديرية قيا عدا الاسماك المجمدة

خلال نفس الفترة الزمنية - الوصول الى حجم الاستهلاك الظاهري سنويا في الفترة من ٧٢ / ١٩٨٣ والذي قدر على أساس حجم الانتاج المحلي السنوي ، مضافا اليه الواردات ومخصوما منه الصادرات ، مع الأخذ في الاعتبار التغير في المخزون السلمي .

وعلى ضوء ذلك ، يكون حجم الاستهلاك الظاهري على النحو المبين في الجدول التالي :

الاستهلاك الظاهري المحسوب في

الفترة ١٩٧٢ - ١٩٨٣

السنة	لاستهلاك الظاهري بالطن
١٩٧٢	١٠٣٣
١٩٧٣	١٨٩٩
١٩٧٤	١٧٤٦
١٩٧٥	٣٢١٦
١٩٧٦	٢٨١٠
١٩٧٧	٤٣٤٦
١٩٧٨	٧٠٩٢
١٩٧٩	٧٧٠٣
١٩٨٠	٨٧٦٦
١٩٨١	٩٩٤١
١٩٨٢	١٠٧٣٦
١٩٨٣	١١٥٩٥

ومن الجدول السابق يتضح أن استهلاك الصلصة اتسم بالتزايد الملحوظ ، حيث قفز حجم الاستهلاك في عام ١٩٨٠ الى سبعة امثال ما كان عليه عام ١٩٧٢ . وترجع هذه الزيادة في الاستهلاك اساسا الى مجموعة من العوامل الهامة من بينها : زيادة عدد السكان ، وارتفاع مستوى الدخل خاصة بعد عام ٧٢ ، وكذلك تغير نمط الاستهلاك .

الا أن الاستهلاك المحلي الظاهري الذي تم حسابه لا يمثل الطلب الحقيقي أو الطاقة الاستيعابية للسوق المحلية خلال الفترة الماخضية .

٣١٠

تعديل الاستهلاك الظاهري ليتضمن الطلب المكبوت خلال الفترة ٧٢ - ١٩٨٠ :

يقصد بالطلب المكبوت ذلك القدر من الطلب الذي كان من الممكن أن يتحول الى استهلاك فعلي ، لولا تدخل مجموعة من العوامل التي تعمل على عدم توافر قدر من هذه المنتجات في الاسواق ، وقد تتعلق هذه العوامل بالجوانب الانتاجية والفنية وسياسات الشركات في بناء هيكل المخزون من السلع تامة الصنع أو الجوانب المتعلقة بسياسات الاستيراد والتصدير ، سواء على مستوى الدولة أو على مستوى المنشأة .

وقد اعتمد في تقدير الطلب المكبوت خلال الفترة ٧٢ / ١٩٧٧ على آراء رجال الادارة العليا بالشركات الرئيسية المنتجة (قها وادفينا) . اما الفترة من ٧٨ / ١٩٨٠ فقد اعتمد في تقدير الطلب على احصاءات كلتا الشركتين الخاصة بحجم الطلبات غير المنفذة .

وتشير تقديرات الطلب المكبوت في الفترة ٧٢ / ١٩٧٧ - كما يوضحها الجدول التالي - الى صغر نسبة هذا الطلب في حالات الخضر المحفوظة والمريات والبقول المعلبة بالمقارنة بنسبة الطلب المكبوت للاصناف الاخرى التي وصلت الى ٥٠٪ في الخضر المجمدة ، و ٣٥٪ في منتجات الطماطم .

النسبة المئوية لحجم الطلب المكبوت للطلب الكلي

لمجموعات المنتجات المصنعة خلال

١٩٧٧ / ٧٢ ، ١٩٨٠ / ٧٨

البيان	الفترة ٧٢ / ١٩٧٧ الطلب المكبوت %	الفترة ٧٨ / ١٩٨٠ الطلب المكبوت %
عصائر وشربات وكمبوت	١٢	٧
مريات	١٤	٢٠
منتجات الطماطم	٣٥	٣٠
خضروات محفوظة	٨	٥
خضروات مجمدة	٥٠	١٠٠
بقول معلبة	١٥	١٢
فاكهة مجففة	٥	٤٠
اسماك مجمدة مجهزة	١٠	٢٠

واذا ما اضيفت هذه النسب من الطلب المكبوت الى الاستهلاك الظاهري السنوي المتحقق خلال السنوات من ٧٢ - ١٩٨٣ ، لأمكن التوصل الى مؤشرات تقديرية للطلب الحقيقي وهو الاستهلاك الذى كان من الممكن ان يتحقق فى السوق المحلية لولا وجود بعض العوائق والمتغيرات المؤثرة التى سادت الاقتصاد القومى . وعلى هذا فان تعديل الاستهلاك الظاهري ليشمل هذه النسبة ، امر لابد منه للتنبؤ بما سوف يكون عليه الطلب والاستهلاك خلال الفترات المقبلة .

وعلى أساس الجنولين السابقين ، يوضح الجدول التالى تقديرات حجم الطلب على صلصة الطماطم خلال السنوات ٧٢ - ١٩٨٣ .

تقديرات لتطور حجم الطلب على السلعة

فى الفترة ٧٢-١٩٨٣

السنوات	حجم الطلب بالطن
١٩٧٢	١٣٩٤
١٩٧٣	٢٥٦٤
١٩٧٤	٢٣٥٧
١٩٧٥	٣٣٤٩
١٩٧٦	٥١٤٤
١٩٧٧	٥٨٦٧
١٩٧٨	٩٢١٩
١٩٧٩	١٠٠١٤
١٩٨٠	١١٣٩٦
١٩٨١	١١٩٠٠
١٩٨٢	١٣٢٠٠
١٩٨٣	١١٤٥٠٠

متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهري من صلصة

الطماطم:

يتأثر نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهري بكل من الكمية المتاحة للاستهلاك وعدد السكان .

وقد تم حساب متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهري الحقيقى وليس المعدل ، خلال السنوات ٧٧ - ١٩٨٠ .
وفىما يلى متوسط نصيب الفرد بالكيلو جرام من الاستهلاك الظاهري من صلصة الطماطم خلال هذه الفترة .

متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك

الظاهري لصلصة الطماطم فى الفترة

٧٧-١٩٨٠

السنة	اجمالى الاستهلاك الظاهري بالطن	عدد السكان بالمليون	نصيب الفرد بالكيلو جرام
١٩٧٧	٤٣٤٦	٣٨.٨	٠.١١
١٩٧٨	٧٠٩٢	٣٩.٧	٠.١٨
١٩٧٩	٧٧٠٣	٤٠.٦	٠.١٩
١٩٨٠	٨٧٦٦	٤١.٥	٠.٢١

التنبؤ بالطلب على الصلصة للفترة المقبلة حتى عام ٢٠٠٠

تستهلك صلصة الطماطم فى مصر من خلال :

(أ) الاستهلاك الجماعى : ويشمل استهلاك القطاع الحكومى الذى يتضمن : المستشفيات العامة والمدارس ، الادارات المركزية للاحتياجات بالقوات المسلحة ، ادارات الاحتياجات لتموين قوات الامن المركزى ، كما يشمل الاستهلاك الجماعى لتوريدات من الشركات المنتجة مباشرة للتجمعات العمالية فى المصانع والنوادي والفنادق وغيرها .

(ب) الاستهلاك العائلى : ويشمل الاستهلاك النهائى لكميات المنتجات التى تتعامل فيها شركات التموين (المجمعات الاستهلاكية) باعتبارها القناة الرئيسية التى يسلكها منتج الصلصة للوصول الى المستهلك النهائى .

ولكى نصل الى نصيب كل من القطاعين المذكورين من الاستهلاك ، فقد تم الاسترشاد بحجم المبيعات الفعلية لشركتى قها وادفينا خلال السنوات ٧٨ - ٧٩ - ١٩٨٠ الى هذه القطاعات ، حيث تبين ان متوسط نسبة الاستهلاك الجماعى الى الاستهلاك الفردى خلال الفترة المذكورة

التتبع بالطلب على منتجات الطماطم المحفوظة

بالآلاف طن خلال السنوات

١٩٨٥ - ٢٠٠٠

السنوات	اجمالي الطلب	منتجات الطماطم	
		صلصة الطماطم	عصير الطماطم
١٩٨٥	١٧.٤	١٧.٠٠	٠.٤
١٩٨٦	١٨.٧	١٨.٣	٠.٤
١٩٨٧	٢٠.٠٠	١٩.٦	٠.٤
١٩٨٨	٢١.٣	٢٠.٩	٠.٤
١٩٨٩	٢٢.٦	٢٢.١	٠.٥
١٩٩٠	٢٣.٩	٢٣.٤	٠.٥
١٩٩١	٢٥.٢	٢٤.٧	٠.٥
١٩٩٢	٢٦.٥	٢٦.٠٠	٠.٥
١٩٩٣	٢٧.٨	٢٧.٢	٠.٦
١٩٩٤	٢٩.١	٢٨.٥	٠.٦
١٩٩٥	٣٠.٣	٢٩.٧	٠.٦
١٩٩٦	٣١.٦	٣١.٠٠	٠.٦
١٩٩٧	٣٢.٩	٣٢.٢	٠.٧
١٩٩٨	٣٤.٢	٣٣.٥	٠.٧
١٩٩٩	٣٥.٢	٣٤.٨	٠.٧
٢٠٠٠	٣٦.٨	٣٦.١	٠.٧

ثانيا : دراسة خاصة بالامانة الفنية للصناعات الغذائية بشأن

اجراء مسح للصناعات الغذائية بمصر والسودان في نطاق لجان

التكامل بالاشتراك مع الهيئة العامة للتصنيع عام ١٩٧٨ :

وقد اسفرت هذه الدراسة عن مؤشرات التتبع بالطلب الكلى على

منتجات الاغذية المحفوظة ، ومن بينها منتجات الطماطم الفترة من ١٩٧٨

حتى عام ٢٠٠٠ .

هي ٢١ ٪ الى ٧٩ ٪ .

ولاشك أنه عند التتبع بالطلب ، لابد من الاخذ في الاعتبار كافة

العوامل التى تؤثر على الطلب الكلى وهي :

- مدى توافر الاعتمادات التى تخصص لمنشآت الاستهلاك
الجماعى .

- عدد السكان وما يعكسه معدل نمو السكان خلال الفترات المقبلة ،
وكذلك مدى التوسع فى قطاعات الخدمات الحكومية كالمدارس
والمستشفيات وأجهزة الشرطة والقوات المسلحة وغيرها .

- السكان الحضرىون : وما يختلفون فيه عن سكان الريف من حيث
الشراء وعادات الشراء .

- تطور عدد النساء العاملات : بالمصانع والاجهزة الحكومية
والشركات التجارية .

- متوسط دخل الفرد : ذلك لأن المستهلك الحقيقى يتخذ من دخله
اساسا لتحديد طلبه على نوع من أنواع السلع .

- السعر : وان كان يجدر الاشارة الى صعوبة استخدام السعر
كمقياس عند اعداد تنبؤات الطلب ، وخاصة انه فى حالات السلع المسعرة
تسعيرا جبريا مثل معظم منتجات الاغذية المحفوظة ، يلزم ان يكون
هناك تحفظ شديد على استخدام الاسعار كعامل مؤثر على الطلب ، اذ
ان هذه الاسعار لا تعكس الصورة التوازنية الحقيقية فى المجتمع
بالنسبة للدخل أو لتفضيلات المستهلك .

كذلك تجدر الاشارة الى أن بعض الدراسات التى أجريت فى أواخر
عقد السبعينات وأوائل الثمانينات للتتبع بحجم الاستهلاك الكلى
لمجموعات السلع الغذائية المحفوظة ومن بينها مجموعة منتجات الطماطم
(صلصة طماطم وعصير طماطم) ، اظهرت تباينا شديدا . ومن هذه
الدراسات على سبيل المثال النموذجان التاليان :

أولا : دراسة خاصة بالهيئة العامة للتصنيع بالاشتراك مع البيت
الاستشارى العربى الدولى أريكون عام ١٩٨٠ :

وقد اسفرت هذه الدراسة عن مؤشرات التتبع بالطلب الكلى على
منتجات الطماطم للفترة من ١٩٨٥ حتى عام ٢٠٠٠ على الوجه الذى
يوضحه الجدول التالى :

تقديرات الاستهلاك لأهم مجموعات منتجات الأغذية المحفوظة

فى الفترة ١٩٧٧-٢٠٠٠

السنة	نسبة الزيادة	الاستهلاك الكلى من المعلبات والأسماك واللحوم المحفوظة طين	عميد وشريات	مربيات	خضروات	الطماطم	البقول	معلبات أسماك	لحوم محفوظة
١٩٧٧	٥.٧	١١١٠.٦٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٧٨	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٧٩	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٠	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨١	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٢	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٣	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٤	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٥	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٦	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٧	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٨	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٨٩	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٠	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩١	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٢	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٣	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٤	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٥	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٦	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٧	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٨	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
١٩٩٩	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧
٢٠٠٠	٣.٧	١١٦١.٨٨	١١٣٣١	٤٥٩٧٨	١٥٨٥	٧٨.٨١	٧٣٧٣١	٧٦٧٦١	٨٧١٧

وباستظهار مؤشر التنبؤ بالطلب الكلى للدراستين السابقتين ، يرجع
الأخذ بمؤشرات الدراسة الأولى لما يلي :

(١) مؤشرات الدراسة الثانية أخذت بمعدل نمو ثابت تقريبا لجميع
مجموعات السلع الغذائية المحفوظة ، دون الأخذ فى الاعتبار المحددات
السابق الإشارة إليها عند التنبؤ المستقبلى بالطلب الكلى ، مثل : التغير
فى المخزون السلعى من سنة الى أخرى سلبا أو ايجابا ، وكذلك الانتاج
الفعلى لمدد تاريخية سابقة لعملية التنبؤ ، والاستهلاك الظاهرى وتقدير
حجم الطلب المكبوت . وكلها مؤشرات تعين على تحديد عملية التنبؤ
بأسلوب علمى .

(٢) بالنسبة للدراسة الأولى ، روى عند التنبؤ بالطلب الكلى الأخذ
فى الاعتبار جميع العوامل السابقة ، بالإضافة الى المؤشرات فى الطلب
الفردى والطلب الجماعى على السلعة .

المحددات الأساسية لتصنيع منتجات الطماطم فى مصر:
أولا : الخامات الزراعية :

تلعب الخامات الزراعية الدور الأساسى والهام فى نجاح صناعة
حفظ الأغذية ، وهى تمثل عنصرا هاما فى تكاليف الانتاج حيث تتراوح
نسبتها بين ٢٥ - ٥٠ ٪ من اجمالى التكاليف ، وفقا لنوع المنتج وطريقة
حفظه .

ويعتبر توفير الخامات الزراعية بالكمية المطلوبة والمواصفات
الواجبة ، وفى الوقت المناسب وبالسعر الملائم - من أهم العناصر فى
تقدم وازدهار صناعة حفظ الأغذية ، وكذلك فإن استيفاء الخامات
الزراعية لشروط الجودة المطلوبة يعتبر أمرا حيويا لنجاح صناعة
الأغذية حيث لا يمكن بجال من الاحوال الحصول على انتاج ذى صفات
جودة عالية ما لم تبدأ اصلا بخامات جيدة . ولا يخفى ما لعنصر جودة
المنتجات من اثر فعال لدعم قدرتها على المنافسة ، خصوصا فى البلاد
المتقدمة التى تعتبر الجودة هى المفتاح الأول لأسواقها .

وقد بلغت الكمية المستخدمة فى انتاج سلصلة الطماطم فى عام

١٩٧٩ نحو ٢٥٠٠٠ طن ثمار طماطم ، فى حين بلغ الانتاج الزراعى فى
نفس العام ٢٤٢-٥٥٥ طن ثمار طماطم ، وبمقارنة الرقمين يتضح ان
كميات الخامات الزراعية المستخدمة فى تصنيع السلصلة ١.٠٣ ٪ من
كمية الانتاج الزراعى السنوى . ومع ذلك فإن الشركات الصناعية
المنتجة تعاني تقصا فى الخامات ، ينتج عنه تعطيل فى الطاقات
المتاحة وعدم الوفاء بمتطلبات الاسواق .

ويرجع ذلك لعدة اسباب منها :

- عدم التحكم فى طول مدة عرض محصول الطماطم .
- عدم توفر الخامات الزراعية المطلوبة للتصنيع بأسعار اقتصادية ،
مع عدم ثبات الاسعار حتى خلال الموسم الواحد .

- عدم توفر الجودة المطلوبة فى الخامات المتاحة للتصنيع للوفاء
بمتطلبات الانتاج الجيد ، اذ يجب ان تتميز الطماطم المتاحة للتصنيع
بصفات الجودة العامة ، من حيث اللون والقوام والطعم ونسبة
الحموضة ، وان تكون بصفة خاصة ذات محتوى عال من المواد الصلبة
الذائبة .

ويتم مداركة احتياجات التصنيع من الطماطم عن طريق التجار
والسماسرة ونسبة تكاد تكون متعديا من المزارعين مباشرة بواسطة لجان
مشتريات تمثل فيها الادارات المعنية . ونظرا لأن حوالى ٩٠ ٪ من
نشاط قطاع الأغذية المحفوظة يقع فى مجال القطاع العام ، فإن
اللوائح المالية والتعقيدات الادارية الى جانب سوء الانتاج الزراعى -
تلعب دورها فى عرقلة امداد المصانع باحتياجاتها من الخامات
الزراعية ، سواء من حيث الكم أو الجودة .

والخامات الموردة بأى من الطريقتين تكون منخفضة الجودة وغير
مناسبة لانتاج جيد ، حيث يمر عليها أكثر من ٢٤ ساعة من وقت قطفها
وتعبأ فى اقفاص من الجريد ، مما يؤثر على سلامة وجودة الثمار ،
اضافة إلى عدم اختيار الوسيلة المناسبة للنقل ، وطول المسافة بين
اماكن الانتاج الزراعى والمصانع ، وعدم توفر المخازن المكيفة بالمصانع

لحفظ الخامات من وقت ورودها لحين بدء تصنيعها .

كل تلك العوامل تتشابك مع بعضها في الترتيب الزمني مما تكون حصيلته المؤكدة خامات غير جيدة ، وفي كثير من الاحوال غير صالحة للاستخدام ، مما يضع المصنع امام احد امرين : اما رفض تلك الخامات وتعرض المصانع للتعطيل عن الانتاج وهو امر يؤثر تأثيرا مباشرا على اقتصاديات الانتاج ، واما قبول تلك الخامات مع اجراء خصم مقابل عدم المطابقة للمواصفات ، وهذا الاجراء في حد ذاته يعتبر ذا اثر سيئ على المنتج .

ومن ثم فقد اصبحت هناك ضرورة للتفكير في اقامة خطوط انتاجية لعصير الطماطم في اماكن تركيز زراعتها في صورة عصير طماطم ذي تركيز مبدئي بعد التخلص من نسبة من المحتوى المائي للعصير على نحو ما يتم في الخارج باجراء هذه العملية في فترات الفيض المحصولي ، ونقل العصير نصف المركز بسيارات مزودة بتانكات مبردة الى المصانع لتعبئته في اكياس بولى اثيلين داخل براميل وحفظه في الثلاجات ، وبعاد تركيزه وتعبئته وفقا لاحتياجات الأسواق أو للاستخدام المباشر في تجهيز الخضروات المطبوخة المعلبة .

ثانيا : الطاقات المتاحة والمتوقعة :

لاشك أن الطاقة الانتاجية المتاحة تعتبر من أهم عوامل الانتاج التي يؤدي حسن الاستغلال والاستفادة منها باكبر كفاءة ممكنة الى تحقيق نتائج اقتصادية تدفع عجلة التنمية ، مما يستدعى تحديد الطاقات غير المستغلة بهدف ترشيدها والتوسعات المستقبلية ، بحيث لا يتم الموافقة على مشروعات جديدة مع وجود طاقات غير مستغلة لمشروعات قائمة ، الامر الذي يمكن معه تحقيق الاستفادة الكاملة من الموارد المتاحة على المستوى القومي .

وبدراسة الطاقات المتاحة والانتاج الفعلي لشركتى القطاع العام (قها وادفينا) يتضح ان بهما طاقات متاحة لإنتاج ١٢٠٠٠ طن ، في حين أن الانتاج الفعلي بهما يبلغ ٥٢١٠ طن . بمعنى ان الطاقات غير

المستغلة بكلتا الشركتين ٦٧٩٠ طن بنسبة ٥٦.٦ % .

ومن ارتفاع نسبة الطاقة غير المستغلة وتحليل اسبابها ، يتضح ان عدم توافر مستلزمات الانتاج يمثل ٩٩,٢ % من اسباب عدم استغلال الطاقة .

وبالنسبة للطاقات الانتاجية للمشروعات الجديدة لانتاج صلصة الطماطم ، يتضح ان الخطة القومية قد تضمنت زيادة طاقة انتاج صلصة الطماطم بكمية قدرها ٧٢٠٠٠ طن حتى عام ١٩٨٥ موزعة على ١٢ خطا ، طاقة كل منها ٦٠٠٠ طن .

كذلك تقوم شركتنا القطاع العام حاليا بتنفيذ توسعات جديدة قدرها ١٤٥٠٠ طن . ومن المنتظر ان يضيف القطاع المشترك طاقة انتاجية حتى عام ١٩٨٥ حجمها ٨٤٩٠ طن لتصبح الطاقة المطلوب اضافتها وفقا لتقديرات الخطة القومية = ٧٢٠٠٠ - (١٤٥٠٠ + ٨٤٩٠) = ٤٩٠١٠ طن .

أما بالنسبة للمشروعات الخاضعة للقانون ٤٣ ، فتبلغ طاقتها الكلية بالنسبة للاغذية المحفوظة عموما ١٧٠٠٠ طن ، وما زالت معظم هذه المشروعات تحت الدراسة بهيئة الاستثمار ، ولا يعتد بها قبل الموافقة عليها ، وذلك باستثناء التوسعات القائمة بمصنع البحيرة للمعلبات (فريسكو) وتقدر طاقتها من الصلصة بحوالى ٨٠٠ طن يمكن احتسابها لأن المصنع قائم حاليا ، ويمكن احتساب طاقة توسعته بالكامل .

ومن ثم يمكن حصر الطاقات المتوقعة حتى نهاية عام ١٩٨٥ موزعة بين مشروعات الخطة القومية والمشروعات الجارى تنفيذها ومشروعات القطاع الخاص والمشارك ، على النحو التالى :

الطاقة المتاحة عام ١٩٨٠	١٢٤٠٠ طن
خطة قومية	١٢٠٠٠ طن
مشروعات جار تنفيذها بالقطاع العام	٢٥٠٠ طن
مشروعات مشتركة او قطاع خاص	٨٠٠ طن
اجمالى الطاقة المستهقة حتى نهاية ١٩٨٥	٢٧٧٠٠ طن

ومن ثم يمكن القول بان حجم الطاقات الجديدة التي يستهدف اضافتها حتى عام ٢٠٠٠ تقدر بكمية ٨٤٠٠ طن سنويا ، على أنه يجب الاخذ في الاعتبار عند تنفيذ هذه الطاقات الاضافية ما ورد بالخطة القومية من مشروعات لطاقات جديدة .

وتقدر التكاليف الاستثمارية لهذه الطاقة بمبلغ ٢٩٤٠ الف جنيه ، على اساس ان التكلفة الاستثمارية لانتاج طن من الصلصة هو ٢٥٠ جنيه وفقا للاسعار السائدة عام ١٩٨١ (متضمنة المباني والمرافق الخدمية من خطوط لانتاج العلب الصفيع ، والبخار وغيرها) .

سياسة التسعير الحالية في السوق المحلي :

بدراسة اساليب التسعير في شركات القطاع العام التي تعمل في مجال انتاج الاغذية المحفوظة ، يتضح ان الغالبية العظمى من منتجاتها تخضع لأسلوب التسعير الجبري ، ويقصد به السعر الذي يلتزم المنتج بالبيع به ، ولا يجب أن يجيد عنه كل من تاجر التجزئة أو المنتج . والافتراض العادل هنا هو أن يكون السعر الجبري محققا لمصلحة المنتجين ومصلحة المستهلكين على السواء ، مع خلق نوع من التوازن بين الطلب والعرض في ضوء الأسس العلمية ، الا أن المتبع حتى الآن عند وضع التسعيرة الجبرية اعطاء أولوية للاعتبارات الاجتماعية قبل العوامل الاقتصادية ، مع تعويض المنتجين جزئيا عن طريق الاعانات المالية السنوية في صورة دعم .

والسعر الجبري بوضعه القائم ، يساهم في خلق مجموعة من الاضطرابات بالنسبة للمنتجين والتجار والمستهلكين على حد سواء . فالمنتجون يتضررون من انخفاض مستوى السعر الجبري عن التكلفة التي يتحملونها والتي تتسبب في خسائر يساهم الدعم الحكومي في تغطية جزء منها . وبالنسبة للتجار فإنهم لا يحصلون على هوامش ربح معقولة تغطي تكلفة قيامهم بالنشاط التسويقي لهذه المنتجات ، ومن ثم يحجمون عن التعامل في هذه الأصناف من انتاج القطاع العام ، أما بالنسبة للمستهلكين ، فإنهم يعانون من نقص هذه السلعة باستمرار

بسبب ضعف انتشارها ، ومن سعى بعض الوسطاء غير الرسميين (سماسرة ودالين) للتعامل في هذه السلع وبيعها خارج نطاق الاطار القانوني بأعلى من السعر الجبري .

ولهذا فالمقترح تحديد الاسعار على اساس تكلفة الانتاج النمطية ، حيث انه من الشائع تحديد اسعار المنتجات الغذائية على اساس تكلفة الانتاج مضافا اليها هامش ربح مجز . وتشمل تكاليف الانتاج كافة بنود التكاليف الثابتة والمتغيرة التي يتحملها المنتج مقابل قيامه بالعملية الانتاجية .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم وما دار في المجلس من مناقشات ، يوصى -
لزيادة الانتاج بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتي بجانب فائض التصدير ، في مجال منتجات الطماطم المصنعة - بما يلي :

أولا : في المدى القريب :

* زيادة انتاج الخامات الزراعية (الطماطم) اللازمة للصناعة ، بتطبيق الاساليب العلمية الحديثة وتطوير النظم الزراعية وتوفير السلالات الممتازة ، سواء من الاصناف المحلية أو الهجن الوفيرة الانتاج والمقاومة للأمراض ، بجانب الاهتمام بانتاج تقاوى الأساس والتقاوى المعتمدة لزيادة انتاجية الفدان من أصناف الطماطم ذات الجودة العالية الصالحة للتصنيع .

* أن تقوم سياسة تصنيع الطماطم على اساس التخطيط المسبق ، والتنسيق بين احتياجات هذه الصناعة وبين السياسة الزراعية لتوفير الخامات اللازمة للصناعة بدلا من اعتماد هذه الصناعة حاليا على فائض الانتاج ، بما يكفل تشغيل الطاقة المعطلة في هذه الصناعة بسبب عدم توافر الطماطم للتصنيع في معظم اشهر السنة .

* العمل على تخفيض نسبة الفاقد باتباع ما يلي :

- استخدام الطرق والوسائل المحسنة التي تتلافى حدوث التلف وتحافظ على الثمار اثناء مراحل قطفها وتعبئتها ونقلها وتخزينها

وتداولها بالأسواق المحلية أو الخارجية .

- توفير العبوات المناسبة باحلال الصناديق البلاستيك بدلا من الاقفاص الجريد ، أو على الأقل تبطين الاقفاص الحالية بالورق والكرتون المثقب لتقليل نسبة العيوب الميكانيكية .

- توفير امكانات التبريد الاولى للثمار الحساسة لارتفاع درجة الحرارة بانشاء وحدات تبريد مبسطة لتبريد الخضار - ومنها الطماطم - فى أماكن انتاجها وتسويقها .

- ادخال زراعة الأصناف ذات المواصفات التى تتحمل عمليات التداول تحت الظروف المحلية على نحو ما أمكن انتاجه من أصناف امريكية من الطماطم تتميز ثمارها بالصلابة ، ويمكن شحنها فى عربات لورى صبا دون تعبئتها فى أقفاص أو صناديق بلاستيك ، مما يقلل من مصاريف النقل .

- انشاء مراكز للتجميع والفرز والتعبئة قريبة من مراكز الانتاج .

* ان يتم التعاقد مع المنتجين الزراعيين مباشرة بعيدا عن الوسطاء خلال حلقات التداول بين المنتج والمستهلك ، الى جانب التوسع فى التعاقد مع شركات القطاع العام الزراعية المنتجة وشركات الاستثمار الزراعية وغيرها من خلال عقود طويلة المدى ، بما يضمن تشغيل الطاقات المعطلة فى المصانع القائمة على مدار العام ، علاوة على زراعة الأنواع المتميزة من شتلات الطماطم المشهورة بارتفاع انتاجيتها .

* تطوير اللوائح المالية والادارية لشركات القطاع العام العاملة فى هذا المجال ، وخصوصا لائحة المشتريات والمخازن ، بما يسمح لها بالحصول على احتياجاتها من النوعيات المتميزة للتصنيع مباشرة وعلى نحو أسرع .

* النظر فى تخصيص مساحات من الأراضى المستصلحة التى يجرى توزيعها ، لزراعتها بأنواع متميزة من الطماطم تصالح للتصنيع والتصدير ، بما يؤدى الى ضمان تواجدها على مدار العام ، وبالتالي

الى حسن استغلال الطاقة الانتاجية الحالية فى شركتى القطاع العام على مدار السنة بدلا من ١٢٠ يوما كالتبع حاليا . ويمكن ان تتولى احدى شركات القطاع العام تنفيذ ذلك أو الاشراف عليه .

* دراسة السوق ومتابعة منافذ التوزيع المختلفة ، وانشاء معارض متخصصة تكون بمثابة منافذ بيعية لهذه المنتجات ، وتوثق العلاقة بين المنتج وبين المستهلك ، وتشعر المستهلكين بخدمات المنتجين ، وتمثل واجهة للتواجد الفعال والدائم للشركات المنتجة ، علاوة على احداث توازن بين العرض والطلب لمنع الاختناقات التى يحاول بعض التجار خلقها عن طريق التحكم فى المعروض من هذه المنتجات ، فضلا عن تزويد الأجهزة الفنية بما يحقق تطوير المنتجات لتناسب مع احتياجات المستهلكين وانواقهم .

* تشجيع القطاعين الخاص والمشارك فى مجال صناعة الأغذية المحفوظة بوجه عام وفى مجال منتجات الطماطم المصنعة بوجه خاص ، وذلك عن طريق :

- سرعة البت فى الطلبات المقدمة الى هيئة الاستثمار المتعلقة بصناعة منتجات الطماطم والتى يجرى دراستها حاليا . ويمكن النظر فى اعتبار أن موافقة الهيئة قد تمت بعد مضى فترة تحدد مسبقا .

- اعطاء أولوية لاقامة مصانع لهذين القطاعين فى المناطق الحرة بهدف التصدير ، مع منحها الحوافز المناسبة فى هذا المجال .

- اعطاء أولوية لتخصيص مساحات من الأراضى المستصلحة أو الجديدة لهذين القطاعين لزراعتها بالخضر والطماطم . مع اشتراط استخدامهما للميكنة الزراعية والتكنولوجيا المتقدمة .

* الدعوة الى انشاء شركات مساهمة يشارك فيها الاتحاد العام لمنتجى ومصدرى الحاصلات البستانية والمنتجون وتجار التجزئة ، بما يؤدى الى التوسع فى اقامة مصانع الاغذية المحفوظة ومنتجات الطماطم المصنعة .

- تنشيط دور القطاع التعاونى فى مجال صناعة الأغذية المحفوظة

ومنتجات الطماطم المصنعة باستخدام رؤوس اموال التعاونيات فى انشاء المصانع والمجمعات الزراعية الصناعية .

* استخدام الأساليب الحديثة التى تكفل استقلال الفاض عن الاستهلاك الطازج ، والاستفادة من الطاقة غير المستقلة بالمصانع بسبب عدم توافر الخامات ، وحل اختناقات الاستهلاك فى هذا المجال . وقد يتحقق ذلك بإقامة خطوط انتاجية لعصير الطماطم فى أماكن تركيز انتاجها فى فترات الفيض المحصولى ، أو باستخدام المستودعات المعقمة لحفظ العصائر الطبيعية ونصف المركزة التى يتاح بها التخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة أو الى التبريد .

ثانيا : فى المدى المتوسط والطويل :

* انشاء مجمعات زراعية صناعية متكاملة لانتاج وتصنيع وتصدير الطماطم ومنتجاتها ، وخاصة فى الأراضى الجديدة . يقوم نمط الاستغلال الزراعى فيها على ميكنة جميع خطوات الإنتاج من بداية الزراعة حتى الجنى وعلى الاستفادة من مزايا الإنتاج الكبير ، بما يضى الى تخفيض التكاليف واعداد الانتاج وتجهيزه فى المصانع التى تنشأ داخل نطاق هذه المجمعات بوسائل آلية حديثة ، بحيث يصبح صالحا للتسويق المباشر فى الاسواق الخارجية والاسواق المحلية .

* وضع سياسة مدروسة ومعدة مسبقا للتنسيق بين الجهات المشتغلة فى التصدير وهى : الاتحاد العام لمنتجى ومصدري الحاصلات البستانية وشركات التصدير للقطاع العام والخاص - لمنع التضارب بينها فى الاسواق الخارجية لتحقيق أقصى استفادة من تصدير الطماطم ، خاصة فى مواسم الشتاء ، حيث يزيد عليها الطلب الخارجى من الدول الأوروبية ، بجانب وضع برامج زمنية للتصدير .

* ان تنشأ المصانع فى مناطق الانتاج أو بالقرب منها ، خصوصا فى الأراضى الزراعية الجديدة .

ثالثا : توصيات عامة :

* اعادة النظر فى النظام الحالى للتوزيع المحد اجباريا بما يوثق

العلاقات بين المنتجين من القطاعين العام والخاص وبين الموزعين ، وأن توضع الخطط لاعتبار الموزعين ، من تجار الجملة وتجار التجزئة ، ضمن نظام توزيع متكامل وليس مجرد وسطاء لنقل ملكية السلعة حتى تصل الى المستهلك النهائى ، لدورهم الهام والمؤثر بالنسبة للسلعة الموزعة ، وذلك بتعديل نسب هوامش الربح المحددة لهم ، بما يتمشى مع التكاليف التسويقية التى يتحملونها مثل تكاليف النقل والتخزين والتأمين وحساب معدل دوران السلعة ، وبما يحقق هامش ربح مجز لهؤلاء التجار .

* وضع سياسة واضحة محددة للتسعير الجبرى لمنتجات الأغذية المحفوظة عموما ومنتجات الطماطم المصنعة خصوصا على اساس معيار تكاليف الانتاج النقطية ، مضافا اليها هوامش ربح مجزية خلال حلقات تداول السلعة من المنتج الى المستهلك ، ومراعاة أسعار المنتجات المماثلة فى الاسواق ، سواء المنتجة محليا أو المستوردة ، وعائد الاستثمار فى الصناعات المماثلة ، والأخذ بمبدأ المساواة فى العائد ، مع توحيد المعاملة فى هذا المجال بالنسبة لجميع شركات القطاع العام المنتجة لهذه الأصناف ، حيث أخضع انتاج بعضها للتسعير الجبرى ، بينما ترك لبعضها الآخر حرية تحديد الأسعار .

ملحق

المستودعات المعقمة

لحفظ العصائر الطبيعية ونصف المركزة

ان فكرة المعاملة لمحصول الطماطم بالحقل ، تحتاج الى معدات وأوعية تركيز مزودة بامدادات من البخار والماء لايمكن توفيرها فى الحقل بدرجة تسمح بالاستغلال الصناعى ، ومن ثم يصعب تطبيقها . وأقصى ما يمكن أن يعامل به محصول الطماطم فى الحقل هو مجرد عملية هرس لانتاج ثمار طماطم دون أى تصفية لاحتوائها من القشور والبذور ، ونقل هذا المنتج نصف المصنع الى المصنع القريب ، حيث يتم اجراء كل العمليات الصناعية ابتداء من عملية التصفية . وهذا الأسلوب لايناسب الظروف المصرية لارتفاع درجة حرارة الجو العادى معظم فترات السنة

مما يؤدي في الغالب الى حدوث تخمر في محتوى ثمار الطماطم المهروسة ، الامر الذي يستلزم استخدام حاويات خاصة لنقل مهروس الطماطم .

ولعل الأسلوب المناسب هو نقل ثمار الطماطم في السيارات داخل صناديق حقل أو بدونها - وفق نوعية ثمار الطماطم المستخدمة في التصنيع - الى المصانع حيث يتم استخلاص العصير بالطرق العادية ثم البسترة والتبريد الى درجة ٢٠م° وتخزينه في أوعية (تانكات) يطلق عليها مستودعات التخزين المعقمة ، وهي تانكات اسطوانية الشكل يتم تركيبها في وضع رأسي أو أفقي ، حجم كل منها ٢٥ مترا مكعبا وتستوعب ما يتراوح بين ٢٢ - ٢٤ ملن وفق الكثافة النوعية للعصير .

وهذه المستودعات مصنعة من الصلب العادي ، ومبطنة من الداخل بطبقة من البلاستيك الخاص لعزل العصير عن جدار المستودع (التانك) ويتم اعداد التخزين وفق الخطوات الآتية على التوالي :

- غسل المستودع بالماء العادي - بدخول احد العمال بزي كاوتشوك خاص (يشبه الى حد ما ملابس الفواصين) الى داخله لغسله بواسطة خرطوم مزود بالرش الرذاذي .

وتتم هذه العملية بمعاونة عامل آخر خارج التانك ، يراقب العملية ويكون على اتصال دائم مع العامل الذي يقوم بعملية الغسل بالداخل ، خشية وجود غازات ناتجة عن تخمرات من آثار تخزين سابق تضر بسلامة العامل القائم بعملية الغسل .

- يتم تعقيم التانك بعد ذلك بواسطة البخار ، حيث يمرر تيار من البخار على درجة حرارة ١٢٠م° ولدة ٤٠ دقيقة .

- يجرى ملء التانك بالهواء المعقم ، حيث يصل ضغط الهواء داخل التانك الى نصف ضغط جوى بمعنى نصف كيلو جرام على السنتيمتر المربع .

- يتم ضخ العصير المبستر والمعقم الى داخل التانك المملوء بالهواء

المعقم ، حيث يزيح الأخير ويحل محله .

- يمكن تخزين العصير بهذه الطريقة لمدة عامين داخل المستودعات في ساحات مكشوفة أو داخل مبان ممتدة الطبقات حسب الظروف المناخية السائدة .

- بالنسبة لدرجة التركيز المناسب لهذه الطريقة ، فانها تتوقف على القوام الناتج ، وبالنسبة الى عصير الطماطم يجب ألا يزيد التركيز عن ١٥ ٪ .

ويمكن ايجاز المزايا التي يمكن أن يحققها أسلوب التخزين بالمستودعات المعقمة في الآتي :

- الاستفادة من فائض حاصلات الخضار والفاكهة ، بزيادة السعة التخزينية لها في صورة تسمح بتصنيعها وتعبئتها في غير فترات مواسمها .

- مضاعفة فترة تشغيل خطوط انتاج العصائر والمركزات ، مما يتيح زيادة كفاءة استثمار الطاقات غير المستغلة لهذه الخطوط ، بمعنى أنه يمكن مضاعفة زمن تشغيل خطوط انتاج صلصة الطماطم من ١٢٠ يوما في السنة الى ما يتراوح بين ٢٥٠ - ٣٠٠ يوم في السنة .

- تخزين العصائر أو لب الفاكهة والتعبئة وفقا لمتطلبات السوق المحلي والتصدير ، وبذلك يكون تاريخ الانتاج هو تاريخ التعبئة . مما يتيح فترة صلاحية كاملة لمدة سنتين للموزعين ، سواء في السوق المحلي أو في اسواق التصدير .

- التحكم في انتاج عصائر ذات درجات تركيز مناسبة لكل سوق على حدة ، ووفقا لتدرج اسعار تتناسب مع درجات التركيز .

- الاستفادة من تخزين لب ثمار الفواكه قصيرة الموسم مثل : المشمش وإعادة تصنيعه كمربى أو عصير وفق متطلبات الأسواق .

- المعاونة في حل اختناقات استهلاك بعض السلع - وبصفة خاصة صلصة الطماطم - حيث ان الأخذ بهذا الأسلوب من شأنه أن يحقق

الوفاء بجميع احتياجات السوق المحلية من هذا المنتج دون حاجة الى الاستيراد من الخارج وينفس طاقات خطوط الانتاج الحالية القائمة . ومع استمرار التوسع فى نظام التخزين فى المستودعات المعقمة ، يمكن مستقبلا تحقيق فائض للتصدير ، بعد الوفاء باحتياجات السوق المحلية .

- يتم بهذا الأسلوب التخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة . ويفضل اساليب التخزين الحديثة ، سواء فى صورة ثمار ملائجة أو فى صورة عصائر ومركزات فى المستودعات المعقمة ، أصبحت دول أوروبا الزراعية تتقدم معظم دول العالم فى صادراتها من الخضر والفاكهة ، بعد أن مكنتها هذه الأساليب من استثمار الفائض الكبير من حاصلات الخضر والفاكهة بالتخزين لفترات طويلة وتوجيهه الى السوق العالمى ، وبصفة خاصة الى المنطقة العربية التى تمثل مراكز استهلاك كبيرة للسلع الغذائية .

وفى مصر - حيث يقدر فاقد محاصيلات الخضر والفاكهة بحوالى ٢٨٪ ، ويمثل حوالى ٢ مليون طن تقريبا من تلك الحاصلات - يمكن استثمار هذا الفاقد ، فضلا عن الفائض ، وذلك بالأخذ بأسلوب التقنية الحديثة فى عمليات التخزين فى المستودعات المعقمة لمقابلة الاحتياجات المتزايدة من متطلبات الاستهلاك ، وللدخول الى اسواق التصدير على مدار العام دون التقيد بمواسم ظهور تلك الحاصلات ، وبخاصة ان صناعة حفظ الاغذية تواجه فى مصر حاليا كثيرا من الاختناقات للوفاء بمتطلبات الاستهلاك المحلى المتزايد ، وأول هذه الاختناقات عدم القدرة على استيعاب فائض حاصلات الخضر والفاكهة فى ضوء طاقات انتاجية محدودة ، حتى لو استغلت بكامل قدراتها .

والعائد من الاستثمار فى هذا المجال سوف يؤتى ثماره الملموسة متمثلة فى الوفاء باحتياجات الاستهلاك المحلى ، وإيقاف استنزاف موارد الدولة من العملات الاجنبية بعد وقف استيراد سلع غذائية يمكن

٣٣٠

الوفاء بها محليا عند الأخذ بأسلوب التخزين الحديث فى المستودعات المعقمة ، علاوة على رفع القدرة الاستخدامية لمعدات شركتى القطاع العام : قها وأدفيثا والاستفادة من طاقتهما غير المستغلة ، بما يؤدى الى توفير السلع الغذائية المطلوبة للاستهلاك المحلى ، خاصة بالنسبة لصلصة الطماطم التى أصبح استيرادها حاليا يمثل عبئا على ميزانية الدولة .

ويقترح عند الأخذ بهذا الأسلوب فى التخزين - دعم مصانع الحفظ بطاقات تخزينية تقدر بحوالى ٢٥٠٠ متر مكعب لكل مصنع (حوالى ٢٢٠٠ طن) فى أبنية متعددة الطوابق ، مع تزويد كل مجموعة بكل مصنع بأجهزة استخراج العصير والتبخير اللازمة لزيادة الطاقة الاستيعابية للتخزين .

ومما هو جدير بالذكر ، ان الدول التى تتبع هذا الأسلوب الذى يعتمد على الحفظ بالتخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة ، هى أولى الدول التى استحدثته ونقلته عنها ايطاليا وقامت بتطويره ، ثم اقتبسته بلغاريا وتوسعت فيه بجميع مصانع الحفظ القائمة بمجمعاتها الزراعية الصناعية .

تطوير

التجارة الداخلية

تمثل التجارة الداخلية اساسا هاما فى استقرار وثبات الحالة التموينية بوجه خاص والمسار الاقتصادى بوجه عام ، وتعكس حالة الرواج والنشاط فى الاقتصاد القومى من حيث الكفاية الانتاجية ، ومدى مساهمة الانتاج القومى فى تلبية احتياجات المستهلك .

وتعتمد التجارة الداخلية فى نشاطها على عنصرين اساسيين : تسويق الانتاج المحلى من السلع المختلفة ، واستيراد ما يلزم لتغطية احتياجات المستهلك .

ومن هنا فان التجارة الداخلية تتأثر بكل ما يؤثر فى هذين العنصرين الرئيسيين من عوامل وقرارات وتنظيمات . فالسياسات المؤثرة على الانتاج المحلى والاهتمام به وتطويره هى فى نفس الوقت دعم للتجارة الداخلية ، واهمال هذا الانتاج وعدم العناية بنموه وتطويره يضع التجارة الداخلية تحت تأثير العوامل الخارجية ونظم قيود الاستيراد ومدى كفاية النقد الاجنبى المتاح لتمويل عملياته - مما يؤثر على خطط وسياسات الدولة الأخرى .

ولقد تأثرت التجارة الداخلية فى السنوات الأخيرة بعدة ظواهر من أهمها : تزايد السكان ، وقصور الانتاج المحلى عن مواكبة الزيادة السكانية ، وارتفاع معدلات الاستهلاك من السلع المختلفة الى درجة

التزايد الاستهلاكى ، ودخول فئات ومطبقات مستهلكة لسلع جديدة ، وتغير انماط الاستهلاك تغيرا حادا خلال حقبة السنوات العشر الأخيرة ، كما كان لمشروعات السد العالى وكهربية الريف آثار كبيرة فى تغيير العادات الاجتماعية والاستهلاكية فى المجتمع ، فاصبحت الثلاجات والبيوتاجازات والتلفزيونات سلعا أساسية فى حياة الاسرة فى الريف المصرى الى جانب الحضر ، سواء بسواء .

كما ساهمت زيادة الهجرة المؤقتة للعمل بالخارج الى حد كبير فى زيادة وسائل الدفع لدى فئات جديدة فى المجتمع ، مما تسبب فى اتجاه تضخمى وأدى الى طلب متزايد على شراء السلع والخدمات .

ولقد واكب نفس الحقبة الأخذ بسياسة الانفتاح فانتعش الاستيراد واكتظت السوق بسلع شتى وبضائع اساسية وتراكم الانتاج المحلى فى المخازن ، واصبح المخزون الراكب يمثل عبئا كبيرا على كامل وحدات الانتاج ، ويحجب قدرة اقتصادية تتمثل فى قيمة المخزون .

وفى مرحلة الانفتاح قامت اجهزة التجارة الخارجية بأنشطة فى مجال التجارة الداخلية وتوزيع مباشر للسلع التى تستوردها ، وقامت اجهزة التجارة الداخلية بأنشطة استيرادية مباشرة لسلع معينة .

ولتنظيم هوامش تكلفة السلع المستوردة ، صدر القرار رقم ١١٩ لسنة ١٩٧٧ ، ولخفض اسعار المستورد والتخفيف عن محدودى الدخل ، انشأت الدولة مشروع كساء العاملين والطلبة .

وتهدف هذه الدراسة الى المساهمة فى تحليل العوامل والسياسة المؤثرة على التجارة الداخلية فى السلع غير الغذائية ، ووسائل تطوير هذه التجارة بتحقيق الاستقرار الذاتى لها ، وضمان وصول السلع الاساسية للمواطنين بالسعر المناسب ، والقضاء على اختناقات التداول . وسوف تنقسم الدراسة الى قسمين رئيسيين هما :

أولا : مراحل تطور التجارة الداخلية .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى مجال التجارة الداخلية .

ثم تختتم بتوصيات لتطوير التجارة الداخلية ، يتلوه « مرفق »

يتناول عرضاً لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية .

أولاً : مراحل تطور التجارة الداخلية :

مرت التجارة الداخلية في مصر بعدة مراحل متميزة ، تأثرت في كل منها بالظروف التي مرت بها البلاد سياسياً واقتصادياً واجتماعياً . وفي كل مرحلة من هذه المراحل كانت تتغير أنظمة التجارة الداخلية والمؤسسات العاملة في مجالها وفي الرقابة عليها ، وكذلك القرارات والقوانين التي تحكمها .

والى ما قبل الحرب العالمية الأولى كانت التجارة الداخلية في مصر محدودة الحجم نسبياً ، وفي أعقاب هذه الحرب لحقها شئ من التطور اقترن بتطور وسائل النقل في البلاد ونمو المدن وزيادة في السكان وفي درجة التقدم والتحضر ، كما تنوعت رغبات المستهلكين الذين مالوا لمحاكاة أنماط الاستهلاك الغربية ، وشارك عدد من الأجانب والمتصرفين في أنشطة هذه التجارة ، وكانت متاجرهم تتميز بالنظام والحجم الكبير .

وقبل الحرب العالمية الثانية وبعبء ، تمت فئة المصريين العاملين في التجارة الداخلية مع نمو العوامل الوطنية ، وإن كانت ظروف الحرب نفسها قد أدت الى مزيد من القيود على هذه التجارة وتنظيم وتوزيع السلع ونشأة أنظمة البطاقات ، فصدر المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٩ بتفويض وزير الدفاع الوطنى في احصاء جميع المنتجات والبضائع والأنوات التي تصلح لتموين الجيش وتزويد السكان المدنيين باحتياجاتهم ، وكذلك احصاء المصانع والمستودعات وغيرها من المحال الصناعية والتجارية التي يعنى امرها الدفاع الوطنى .

وفي نفس العام ، صدر المرسوم بقانون رقم ٩٦ لسنة ١٩٣٩ الخاص بالتدابير الاستثنائية التي تتخذ لتأمين سلامة البلاد وتموين الجيش ، ثم المرسوم رقم ١٠٨ لسنة ١٩٣٩ بنقل الاختصاصات التي يفولها المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٩ الخاص باحصاء المؤن اللازمة للجيش الى لجنة وزارية لشئون التموين . وفي عام ١٩٤٥ صدر

المرسوم بقانون رقم ٩٥ الخاص بشئون التموين الذي خول وزير التموين سلطات واسعة في سبيل تأمين البلاد ، منها : فرض قيود على الانتاج والنقل ومنع رخص وإنشاء وتشغيل المحال ، والاستيلاء على السلع والمواد وتحديد الاسعار للسلع المستولى عليها ، وتحديد السلع التي يمنع الاتجار فيها وتحديد عقوبات على مخالفة هذه الاجراءات .

ولا يزال هذا المرسوم سارياً حتى الآن ولا تزال القرارات التموينية وقرارات تنظيم التجارة الداخلية تستند الى هذا المرسوم .

ومنذ قيام ثورة يوليو وحتى الآن ، تعددت وتنوعت أنظمة التجارة الداخلية وشهدت مراحل متميزة تبعاً للظروف السائدة سياسياً واقتصادياً واجتماعياً ، وذلك على النحو التالي :

المرحلة الأولى : وتشمل الفترة من ١٩٥٢ الى ١٩٦٠ ، وتكاد التجارة الداخلية في هذه المرحلة تكون حرة تماماً واقتصر دور الدولة على الرقابة : السعرية والصحية ، وكانت تجارة الجملة وجانب كبير من تجارة التجزئة في مجال السلع الهامة في يد الأجانب ، وفي ظل غياب التدخل الحكومى في تلك الفترة وضع دور الغرف التجارية كتتظيمات ترعى مصالح التجار وتمثلهم امام أجهزة الدولة المختلفة .

وبشكل عام اتسمت التجارة الداخلية في هذه الفترة بالحرية الاقتصادية و بانتظام تدفق السلع وعدم ظهور أى اختناقات وكفاية المعروض - سواء من الانتاج المحلى أو المستورد - لحاجة المواطنين . ودعم ذلك تكامل هيكل التجارة الداخلية الحر من تجارة الجملة ونصف الجملة والتجزئة ، بجانب انتظام عمليات الاستيراد والنقل .

المرحلة الثانية : وتشمل الفترة من ١٩٦٠ الى ١٩٧٣ ، وقد اختلفت هذه المرحلة تماماً عما سبقها ، وذلك بصدر قوانين يوليو الاشتراكية عام ٦٦ ثم تعمق الاتجاه الاشتراكي بصدر الميثاق الوطنى في مايو ١٩٦٢ ، وتخلل ذلك وتلاه انشاء المؤسسات العامة النوعية المتخصصة . حيث انشئت المؤسسة التعاونية الاستهلاكية في عام ١٩٦١ وكانت تشرف على بعض أنشطة تجارة الجملة وتجارة التجزئة في مجال

السلع الغذائية ، وغير الغذائية ، الى أن اعيد تنظيم المؤسسات العامة النوعية ، وأنشئت المؤسسات العامة التي تعمل في مجال التجارة الداخلية أو المتعلقة بها ، وذلك على النحو التالي :

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الاستهلاكية : تشرف على جميع شركات الجملة والتجزئة التي تقوم بتوزيع السلع الاستهلاكية غير الغذائية .

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الغذائية : تشرف على شركات الجملة للسلع الغذائية وشركات الثلج وشركات المجمعات .

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الهندسية : تشرف على شركات التجارة الداخلية بمجال السلع والمعدات الكهربائية والهندسية .

× المؤسسة المصرية العامة للتجارة الخارجية : تولت كافة عمليات الواردات والصادرات وحرمت مكاتب الاستيراد من النشاط ، ويتبعها شركات التصدير والاستيراد .

والى جانب هذه المؤسسات انشأت الدولة عدة تنظيمات مساعدة لضمان سهولة وعدالة التوزيع في المحافظات ، من أهمها انشاء لجان توزيع السلع والجمعيات التعاونية المتخصصة في مجموعة من السلع . وقد اتسمت هذه المرحلة بالتدخل الشديد من جانب الدولة وهيمنتها شبه الكاملة على تجارة الجملة والواردات ، كما شهدت العديد من الاختناقات وتضارب الاختصاص بين الأجهزة .

المرحلة الثالثة : وتشمل الفترة من ١٩٧٤ الى الآن . وقد بدأت هذه المرحلة بانتهاء حرب أكتوبر ١٩٧٣ وانتهجت فيها الدولة سياسة الانفتاح الاقتصادي ، بهدف تجديد دماء الاقتصاد المصري ، وادخال وسائل التكنولوجيا الحديثة الى وسائل الانتاج ، وعدم قصر التعامل على كتلة اقتصادية أو اتجاه معين ، وفتح أبواب جديدة للتنمية والتقدم وجذب رؤوس الأموال العربية والأجنبية لاستثمارها في مصر . وتشجيعا لهذا الاتجاه صدرت عدة قوانين وقرارات تستهدف تشجيع الاستثمار والاتجار وتقديم الضمانات والحصانات لرأس المال ، علاوة على

الاعفاءات الضريبية والجمركية للمشروعات ووارداتها الرأسمالية وتحويل عائد هذه المشروعات بالنقد الأجنبي ، ثم امتدت آفاق التطوير الاقتصادي ، فاستحدثت نظم الاستيراد بنون تحويل عملة وفتحت ابواب الاستيراد لكافة السلع فيما عدا القمح والدقيق والسكر والزيت التي تلتزم الدولة بتوفيرها بأسعار اجتماعية ، وصدر قانون الوكالة التجارية الذي يلزم الشركات الأجنبية بضرورة اتخاذ وكيل مصري ، سواء كان هذا الوكيل فردا أو إحدى شركات القطاع العام أو الخاص .

وقد ترتب على صدور هذه القوانين والقرارات - في مجال التجارة الداخلية - أمور منها :

- تزايد ثور مستوردي وتجار الجملة بالقطاع الخاص في استيراد احتياجات السوق من السلع الغذائية وغير الغذائية ، وشارك هذا القطاع شركات التجارة التي كانت تسيطر على معظم السوق المحلي ، مما أدى الى تناقص الحصص التقديرية المخصصة لهذه الشركات لاستيراد السلع اللازمة للسوق .

- ضمور نظام توزيع السلع بالحصص والذي كان سائدا خلال المرحلة السابقة .

- اعفاء كثير من السلع الغذائية مثل : الألبان والمسلى والبيض والجبين والزيتون من الرسوم الجمركية ، مما أدى الى زيادة أرباح المستوردين .

- تغيير انماط الاستهلاك واسخال سلع جديدة وخلق طلب متزايد على هذه السلع .

والسمة الرئيسية لهذه الفترة - بصفة عامة - هي التخفيف من حدة التدخل الحكومي في مراحل التوزيع ، وتركيز عمل وزارة التموين والتجارة الداخلية - بجانب توفير السلع الغذائية الأساسية - على عمليات التخطيط .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى مجال التجارة الداخلية :

- التطور الحضارى :

شهد المجتمع المصرى تطوراً فى تكوينه الحضارى كان له أثره الكبير فى تغيير شكل الحياة فيه وفى تطور احتياجات المواطنين وزيادة نوعيات السلع التى يرغبون فى اقتنائها وفى التزود بها . ويرجع هذا التطور أساساً الى ما أحدثته الثورة من تغيير فى البناء الاجتماعى ، وما ارتبط به من نمو فى تطلعات المواطن ، وحرص قطاع عريض من المواطنين على تعويض حرمانهم الطويل .

كما كانت وسائل المواصلات والاتصال - التى تساعد فى تقريب المسافات وتقارب التطلعات بين المواطنين - هى الأخرى وسيلة من وسائل النمو الاستهلاكى .

وكانت النقلة الكبيرة فى مجال زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية غير الغذائية أحد الآثار المترتبة على بناء السد العالى ، وبالتالى كهربية الريف وامتداد شبكة الكهرباء على امتداد القرى والكفور والنجوع ، وهو أمر أصبح معه الثلاجات والفسالآت الكهربائية والتلفزيونات سلعا عادية فى القرية وتبارت البيوت فى سرعة اقتنائها ، وخاصة بعد التسهيلات التى تقدم من خلال بنك القرى لاقتناء التلفزيونات الملونة والثلاجات وغيرها من السلع بالتقسيط على الحيازات الزراعية ، وقد نقل التلفزيون الى القرية عادات وتقاليده وأنماطاً اجتماعية واستهلاكية جديدة .

- المصريون العاملون بالخارج :

لقد رفعت مدخرات المصريين بالخارج من حجم الطلب على السلع الاستهلاكية بشكل عام وعلى السلع المعمرة بوجه خاص ، وكان لها دورها البارز فى زيادة حركة التجارة الداخلية لتلبية قوى الطلب الجديدة ، كما أدت من جانب آخر الى زيادة حجم الاستيراد بدون تحويل عملة .

- الفجوة الانتاجية :

تؤثر الفجوة الانتاجية - سواء فى مجال الانتاج الزراعى أو فى

مجال الانتاج الصناعى - على حجم السلع المتاحة أو على قدرة الاقتصاد القومى فى اشباع حاجات الجماهير ، وتحدد مدى الاعباء التى قد تلقى على كاهل الاقتصاد لسد هذه الفجوة ، وتوليف الاحتياجات من السلع الاستهلاكية المختلفة .

وإذا كان المثل الصارخ للفجوة الانتاجية فى مجموعة السلع الغذائية هى الفجوة فى مجال انتاج القمح ، التى وصلت الى نحو ٦ مليون طن ، فإنها فى مجال التجارة الداخلية تتمثل فى سلعة الاسمنت وهى المادة الضرورية لعمليات البناء ، وبالتالي القضاء على أزمة الاسكان ، حيث وصلت الفجوة الانتاجية فيها الى نحو ٤,٥ مليون طن ، ورغم انها كانت تحقق فائضاً للتصدير بلغ فى عام ٧٠/٧١ نحو ثلث مليون طن . كما أن هناك فجوة انتاجية متزايدة فى بعض السلع غير الغذائية الأخرى وفى مقدمتها حديد التسليح حيث وصلت هذه الفجوة الى أكثر من نصف مليون طن ، والتلفزيونات حيث وصلت الى أكثر من ربع مليون جهاز ، وفى أجهزة الراديو حيث وصلت الى أكثر من نصف مليون جهاز ، وفى الثلاجات الكهربائية حيث وصلت الى أكثر من ٤٠٠ ألف ثلاجة ، وحجم هذه الفجوة الانتاجية يتزايد باستمرار .

- الاستيراد بدون تحويل عملة :

يعتبر موضوع الاستيراد بدون تحويل عملة من أهم معالم الحقبة الأخيرة من الوجهة الاقتصادية ، ولقد كان لهذا النظام آثاره الكبيرة على هيكل التجارة الخارجية وهيكل التجارة الداخلية معاً .

وكان الهدف من الاستيراد بدون تحويل عملة هو تسهيل استيراد السلع الرأسمالية والوسيلة ومستلزمات الانتاج للقطاع الخاص دون إرهاق لموارد الدولة المحدودة من العملات الأجنبية والعمل على اجتذاب مزيد من مدخرات العاملين المصريين فى الخارج ، فصدر القرار الوزارى رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٤ بشأن تطور السوق الموازية للنقد حيث أجاز للمصريين غير المقيمين الحائزين على موارد من النقد الأجنبى ، والمصريين الذين يعاملون معاملة غير المقيمين من الناحية النقدية ، أن

يقوموا بتحويل مدخراتهم فى شكل عيى ، وقد حددت هذه السلع على سبيل الحصر .

وكانت قائمة السلع المسموح باستيرادها فى إطار هذا النظام مقصورة على ٧٩ سلعة ، ثم تقررأت اضافات متعددة ومتلاحقة على القوائم الأولى ، الى أن سمح باستيراد كافة السلع فى ظل هذا النظام باستثناء قائمة محدودة من السلع التموينية الأساسية .

– تداخل الاختصاص بين أجهزة التجارة الخارجية وبين أجهزة التجارة الداخلية :

وهو أمر كان من أكبر الأسباب التى أدت الى حدوث بعض الظواهر غير الطبيعية فى مجال التجارة الداخلية وعدم انتظام سوق بعض السلع الاستهلاكية الهامة . فقد ارتبط الاستيراد بإباجة الاتجار بالجملة فى السلع المستوردة ، ونافست الجهات المستوردة القطاع العام المتخصص فى التجارة الداخلية وتجارة الجملة بالذات ، وباشرت أجهزة التجارة الخارجية عمليات فى سحب التجارة الداخلية وقامت بدور تاجر الجملة ، وترتب على ذلك تناقص دور شركات الجملة التابعة لوزارة التموين والتجارة الداخلية ، مما أدى الى عدم انتظام عرض السلع بالأسواق ، وحدث بعض الأزمات فى بعض السلع فى الوقت الذى تتكدس فيه هذه السلع فى مخازن شركات التجارة الخارجية ، والى شيوع المسئولية وعدم التزام جهة بيعها بتوفير احتياجات المواطنين .

– تدخل شركات الإنتاج فى التوزيع :

قامت بعض شركات التصنيع بعمليات التوزيع الداخلى لمنتجاتها ، وليس مجرد عمليات البيع لتجار وشركات الجملة ، فشركة إيدىال مثلا تقوم ببيع ٩٤ ٪ من انتاجها مباشرة للجمهور ، بينما تشترك شركات السلع الاستهلاكية ووكلاء شركة إيدىال السابقين فى توزيع ٦ ٪ من جملة الانتاج السنوى (٢٥ ألف ثلاثة) .

ولقد اغرى الشركات المصنعة للدخول فى هذا المجال القوة الشرائية العالية فى المجتمع ، ووجود قوائم انتظار طويلة ، مما يتيح لها

الاستفادة بالسيولة المترتبة على تجميع ثمن السلعة من الحاجزين .

وقد أسهم هذا الوضع فى تقليص دور شركات الجملة برغم ما لديها من أجهزة وامكانات لعمليات التوزيع الداخلى ، وفرض هذا الوضع على شركات الانتاج التوسع فى إقامة مراكز ومعارض البيع ، وضرورة توفير أجهزة التوزيع الداخلى ، وهو أمر يعد ازواجاً فى اساليب العمل واهدافا لمبادئ التخصص النوعى .

– عدم الدقة فى تقدير الاحتياجات وعدم تحديد المسئول فى تدبيرها :

ليس هناك جهة محددة تختص بتقدير احتياجات المواطنين من السلع الاستهلاكية المختلفة تحديدا دقيقا ، أو تكون مسئولة عنها مسئولية مباشرة ، كما انه فى نفس الوقت لا توجد تنبؤات لمرحلة زمنية طويلة ، يتم على ضوءها تدارك هذه الاحتياجات وما يقتضيه ذلك من تصنيع محلى أو برامج جديدة للتصنيع أو خطة زمنية لتحقيق الاكتفاء الذاتى من سلعة أو أكثر من السلع . وفى حالة عدم إمكان هذا الاكتفاء يوضع اسلوب لتدبيرها بالاستيراد ، وبالتالي لم يكن هناك برنامج للولويات على المستوى القومى ولا حتى على المستوى القطاعى .

– تزايد الطلب والاستهلاك :

اعترت المجتمع فى مصر ظواهر اجتماعية واقتصادية فى السنوات العشر الأخيرة ، أدت بل وشجعت جميعها على زيادة الاستهلاك وزيادة الطلب على السلع والخدمات لدرجة قصرت معها موارد الدولة الانتاجية عن تلبيتها ، وازداد حجم الفجوة الانتاجية اتساعا بين ما هو مطلوب وما هو متاح ، ففتحت الدولة باب الاستيراد بدون تحويل عملة لتغطية باقى ما هو مطلوب .

وفى مقدمة هذه الظواهر ، التزايد المطرد فى عدد السكان ، وزيادة اعداد المصريين العاملين بالخارج ، وتكوين شركات الانفتاح ، وماسمى بالشركات الوطنية التى أدت الى ظهور فئات فى المجتمع لديها قدرات شرائية عالية ، فازداد الطلب وازداد الاستهلاك .

والدليل على التنامي السريع في الاستهلاك والقوة الشرائية وقوة الطلب ، أن شركات القطاع العام الموزعة للسلع الاستهلاكية قد تضاعفت مبيعاتها .

ويوضح الجدول التالي جملة مبيعات بعض شركات القطاع العام في عام ١٩٨٢/٨٢ مقارنة بما كانت عليه في عام ١٩٧٨ وهو العام الذي شهد تطبيق قرارات الاستيراد بدون تحويل عملة .

الشركة	بالمليون جنيه	
	مبيعات ٧٨	مبيعات ٨١/٨٢
عمر أئدى	٤٨.٧	٢٠٢.٢
بيع المصنوعات	٥٢.٨	١٥٣.٢
الزياء الحديثة	٢٩.٤	١٠٢.٢
الزياء الراقية	١٨.٧	٣٩.٧
الملابس والمنتجات الاستهلاكية	٣٥.٩	٩١.٠
الصالون الأخضر	١٦.٥	٤٣.١
المصرية للأحذية (باتا)	١٤.٨	٣٧.٦
المصرية لتجارة المعادن (سيجال)	١٩.٤	٢٥.٧
المصرية للمعدات الكهربائية (شاهر)	١٤.٢	٢٤.٩
المصرية لتجارة الكيماويات	١٩.٣	٢٩.٨
المصرية للورق والألوان الكتابية	١٥.٣	٢٥.٥

- الأسعار والتسعير :

كانت وزارة التموين هي المسئولة عن وضع نظم التسعير وتحديد نسب حلفاء التداول المختلفة وهوامشها للجملة والتجزئة لكافة السلع ، وعن الرقابة على الأسعار ، وكانت لديها أجهزة تتولى القيام بهذه الأغراض متمثلة في الإدارة العامة للخبراء والتسعير ، علاوة على أجهزة أخرى للرقابة التموينية والتجارية مدعمة بسلطات الضبطية القضائية وقوة القرارات التموينية التي تستند إلى الصلاحيات الكبيرة المخولة لوزير التموين بمقتضى المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٤٥ .

وكانت لجداول التسعيرة من الهيبة والاحترام ، ما يجعل المنحرفين يترددون كثيرا قبل الاقدام على الخروج عليها . الا أن هذه الامور تبدلت كثيرا بخروج كثير من السلع من جداول التسعيرة ، وباحالة كثير من اختصاصات وزارة التموين الى الوزارات الانتاجية المختصة ، فمثلا ترك الحديد والاسمنت لوزارة الاسكان ، وتركزت الاقمشة وبعض السلع الصناعية الى وزارة الصناعة .

ومع خروج هذه السلع الى وزاراتها المختصة ، خرجت معها نظم توزيعها وبالتالي الاشراف على أسعارها ونظم توزيعها وتداولها الا في نذر يسير ترك لوزارة التموين .

ومع اباحة الاستيراد ، انتشر كثير من السلع المستوردة في السوق بالسعر الذي يفرضه المستوردون ، بل وأكثر من سعر للسلعة الواحدة ذات المواصفات الواحدة ، واضطرت وزارة التموين الى اصدار القرار ١١٩ لتحديد تكلفة هامش ربح للسلع المستوردة وفقا لما يقدمه المستورد من مستندات وفي اطار ضوابط عامة ، ولم ينتج هذا القرار آثاره المرجوة تحت ضغوط المستوردين وتذمرهم من اختلاف سعر العملة وتكاليف تدبيرها ، بل ولجا بعض من المستوردين الى اصطلاح مستندات وهمية أو الاتفاق مع مصدريها بالخارج في تحرير فواتير للمحاسبة الجمركية وأخرى للمحاسبة مع وزارة التموين لتحديد الأسعار وفقا لهذا القرار ، وقد أخذ تيار الأسعار عموما في الارتفاع عاما بعد عام .

- سياسة الدعم :

وهي تتعلق بالسواد الأعظم من الشعب وتعكس فلسفة اقتصادية واجتماعية معينة تهدف الى التخفيف عن كاهل محدودى الدخل ، بتقديم السلع الأساسية الى المواطنين بسعر اجتماعى يقل عن السعر الاقتصادي ، على أن تتحمل الدولة الفرق بينهما .

ويبدو أثر هذه السياسة على التجارة الداخلية وعلى السلع الاستهلاكية في ضوء عدة ملاحظات أساسية :

x ان الدعم بوضعه الحالى يستفيد منه غالبا من يستحق ومن لا يستحق .

x أدت هذه السياسة الى عدم الاهتمام بجودة السلع المدعمة ، بل واللجوء الى تخفيض مواصفاتها فى سبيل تقليل الدعم مع تحميل السلع المدعمة باعباء غير حقيقية ترفع من تكلفتها ما دامت الدولة تتحمل الفرق . وأوضح الأمثلة على ذلك تكلفة الكستور الشعبى وتكلفة الكستور العادى ، فالكستور الشعبى منخفض الجودة كثيرا بالمقارنة بالكستور العادى ، بينما تزيد تكلفة المصنع فى الكستور الشعبى على الكستور العادى بنحو تسعة قروش للمتر برغم فارق الجودة بينهما .

x ان السلع المدعمة يقل سعرها الاجتماعى عن سعر بدائلها غير المدعمة بالسوق بفارق كبير يفرى بالانحراف فى تجارتها ، مما يؤدى الى وجود السوق السوداء وعدم انتظام عرض السلع بالأسواق .

– المناطق الحرة :

كان إنشاء المناطق الحرة من بين السياسات الجديدة التى استحدثت فى حقبة السبعينات .

وقد استهدف إنشاء هذه المناطق تشجيع اقامة كثير من الصناعات التجميعية والتجولية بوسائل تكنولوجية متقدمة والتوسع فى تخزين السلع والمنتجات المختلفة استفادة من الموقع الوسط لمصر على خريطة العالم ، وبالتالي من خطوط المواصلات العالمية التى تلتقى فيها أو تمر بها ، وكذلك من الوفرة النسبية للقوى العاملة الرخيصة ، وكلها أمور تجعل هذه المناطق شرايين جديدة للاقتصاد ، تمدد باحتياجاته بتكاليف اقل وتشجع حركة التصنيع ، وبالتالي تقلل من اعباء الاستيراد .

ولكن المناطق الحرة بوضعها الحالى لم تحقق هذه الاهداف الطموحة وكانت عبئا على الاقتصاد القومى ، بعد أن أدت الى زيادة الواردات وأسهمت فى ازدهار حركة الاتجار فى العملات الحرة ، بعد أن انتشرت فئات طفيلية مهمتها تهريب السلع الى داخل البلاد ، وتبديد حصيلة الدولة من الجمارك المستحقة عن هذه السلع المهربة .

– السياسات البنكية والائتمانية :

توسعت الدولة خلال الفترة الأخيرة فى السماح بإنشاء البنوك الأجنبية والبنوك المشتركة ، بما يفوق سعة السوق المصرية . وكان الهدف من وراء التوسع فى إنشاء هذه البنوك ، تشجيع الاستثمارات الكبرى للعمل فى مصر ، وجلب رؤوس أموال خارجية يتم تشغيلها واستثمارها فى البلاد ، مع السماح بتحويل عائداتها الى خارج البلاد تشجيعا لهذه الأموال على القدوم بما يؤدى الى تنشيط الاقتصاد المصرى .

ولم يتحقق الهدف كاملا من اقامة هذه البنوك ، فقد اعتمدت على مدخرات المصريين بالخارج وبالدخل بدلا من جلب رؤوس أموال خارجية ، وانتهجت سياسات تهدف الى الربح السريع بتقديم التسهيلات الائتمانية للعمليات التجارية وتمويل الواردات وعدم الاهتمام بتمويل الاستثمارات ، سواء لمشروعات الانتاج الصناعى أو الانتاج الزراعى ، مما ادى الى العديد من المضاربات فى بعض أنواع السلع والأراضى والمباني ، وأسهم ارتفاع اسعار هذه المجالات من الأنشطة فى عدم تحقيق الاكتفاء الذاتى من بعض السلع والخدمات ، وهو أمر نتج عنه مزيد من الاعتماد على الخارج فى تغطية هذه الاحتياجات وزيادة العجز فى الموارد وفى ميزان المدفوعات .

– ضعف المرافق التسويقية :

تشكل المرافق التسويقية – أو ما يمكن ان نسميه البنية الأساسية للعمليات التسويقية – اساسا هاما فى نجاح واستقرار التجارة الداخلية وفى توفير السلع الاستهلاكية : غذائية وغير غذائية على مدار فترات الطلب ، وتحقيق استقرارا للمعروض من هذه السلع كما تتيج مواجهة أى اختناق طارئ ، فضلا عن انها تهيئ كفاءة تسويقية أعلى . فتوفر المخازن المجهزة بتجهيزات تكنولوجية حديثة ، يكفل توفير حنود الامان اللازمة ، ويهيئ تتبع المنصرف والمبيعات أولا بأول ، ويتيح اتخاذ القرار اللازم لتغذية منافذ البيع والفروع .

ويرتبط النقل ارتباطا وثيقا بنظام التخزين ، اذ ينبغى لشركات

التجارة الداخلية ان يكون لديها وسائل النقل الخاصة بها والقادرة على استقبال وتوزيع البضائع التي تتعامل فيها وفقا لانظمة التسويق المتبعة لكل مجموعة من السلع ، وما يرتبط بذلك من ادوات التحميل والتستيف والتعبيق .

وتصميم وتجهيز محلات البيع ، وسهولة استقبال وخروج البضائع منها ، وراحة العملاء والجمهور - تعتبر امورا هامة فى العملية التسويقية تفتقر اليها اغلب المحلات التجارية فى مصر ، حيث تكتظ بزبائنهم الذين لا يجدون الاهتمام الكافى من البائعين فيها ، علاوة على أن هذه المحلات لا تحتفظ بكتالوجات للسلع المعروضة ولا بنشرات توضح كيفية استخدامها ولا بفهارس السلع وارقامها وموديلاتها ومخزونها ، بينما يمكن الرجوع بسهولة فى كثير من بلدان العالم الى هذه الفهارس لمعرفة هذه البيانات الضرورية ، وكلها أمور توضح بجلاء تخلف مستوى هيكل التجارة الداخلية فى مصر عن التطور العالمى الذى حدث فى اساليب ومرافق التسويق .

اتجاهات وآراء

أبرزت مناقشة الموضوع فى المجلس بعض الاتجاهات والآراء من أهمها :

- ضرورة مواجهة الفاقد الاستهلاكى الاقتصادى الذى يتمثل فى اتجاه السلع الى استخدامات وأغراض غير الافراض التى استهدفها المجتمع ، كالقمح والدقيق مثلا حيث يستخدمان فى علف الحيوان والطيور ، وكذلك مواجهة الفاقد الفيزيقي الذى يشمل الفاقد الانتاجى ، سواء على مستوى الزراعة أو الصناعة .

- وسائل التسويق وأنماط تعبئة السلع وتغليفها من أهم الأمور المؤثرة فى التجارة الداخلية ، ويمكن حفز النشاط الخاص للقيام بدور مؤثر فى هذا المجال .

- لتطوير التجارة الداخلية ، يلزم دراسة تجارة الجملة ومتطلباتها وكذلك تجارة التجزئة ومتطلباتها ، بجانب دراسة كيفية القضاء على

الوسطاء فى كل سلعة من السلع .

- ضرورة التركيز على وسائل توزيع السلع بما يكفل القضاء على الفاقد ، والقطاع الخاص بطبيعة تكوينه مؤهل للاسهام بالكثير فى مجال هذه الوسائل .

- فيما يتعلق بحركة التوزيع ، يمكن أن تقوم الدولة بنورين أساسيين . دور الرقابة ودور تقديم الخدمة ، وليس من الضرورى أن زيادة الرقابة تقتضى زيادة دور الدولة فى تقديم الخدمة .

- للتعاونيات الاستهلاكية دور وأثر كبير فى التجارة الداخلية . - الدعم لا يخفض التكلفة لأنها تتوقف على حجم المستلزمات الانتاجية . وما لم يحدث تقدم فى الكفاءة الانتاجية فالتكلفة الاقتصادية واحدة ، فمثلا اذا لم تزد انتاجية الفدان من القمح فلن يكون للدعم أى اثر على تكلفته الاقتصادية .

- من مساوئ الازدواج السعري ما أدى اليه من اخلال بنظام الثمن ، لأن اهم وظائفه ترشيد الاستهلاك واعطاء مؤشرات للمنتج بما يسمح باتجاه الموارد الاتجاه الأمثل .

- مع التسليم بدور القطاع العام فى التجارة الداخلية ، ينبغى اتساع المجال للنشاط الخاص والتعاونى وتنشيط دور الغرف التجارية فى ميدان التجارة الداخلية ، باعتبار أنها خدمة وتوزيع مقابل ربح مناسب دون استغلال .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها من مناقشات ، وما يبرز من اعتبارات - يوصى بما يلى :

أولا : تصحيح هيكل التجارة الداخلية وذلك عن طريق الاجراءات التالية :

* تقوية دور شركات الجملة والنهوض بها ودعم مرافقها التسويقية والتخزينية والانتشار بها على مستوى الجمهورية ، وأن ينام بها تحقيق التوازن العام على مستوى الجمهورية فى توفير السلع الاستهلاكية

المختلفة . مع ضرورة التنسيق بينها وبين شركات التجارة الخارجية والشركات الانتاجية ، بما يؤدي الى الحد من التضارب والازدواج في عمل كل منها .

* النهوض بأجهزة وسياسات التسعير ، وذلك بمنع التداخل في الاختصاص ، في التسعير ما بين شركات الانتاج وبين الاجهزة المختصة بذلك في وزارة التموين والتجارة الداخلية .

على أن تتبع عملية التسعير من مفاهيم قومية ترعى المصلحة العليا للوطن ، وأن تدعم هذه الأجهزة بالخبرات والكفايات الاقتصادية والمحاسبية القادرة على حساب التكاليف ، واجراء الموازنات الاقتصادية على مستوى الانتاج القومي من السلع والخدمات المختلفة ، وأن تكون عملية التسعير حافزا انتاجيا للصناعات الوطنية وتشجيع الاستثمار في مجالات الانتاج وتلبية احتياجات المواطنين من السلع والخدمات الأساسية ، وأن تكون لديها القدرة على الرقابة على التطبيق ومراجعة أى انحراف في هذه السياسات ، وأن تكون في وضع يمكنها عند تحديد تكلفة السلع المستوردة من مراجعة التكلفة الاستيرادية ومقارنتها بالبدائل المحلية واتخاذ القرار الملائم للمصلحة الوطنية . ومن أجل كل ذلك فانه ينبغي انشاء جهاز لتخطيط الاسعار على المستوى القومي يعمل على تطبيق هذه المبادئ .

* الرقابة على الجودة والمواصفات ، وذلك من خلال :

- وضع المواصفات والمقاييس لكل ما يتم تداوله ، ليكون هناك نظام حاسم وجاد للرقابة على المواصفات .

- تقوية دور الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات - المنوطة اصلا بهذا الاجراء - وصقل خبراتها وخبرائها في هذا المجال ، مع ايجاد رباط وثيق بين هذه الهيئة العامة للتوحيد القياسي ومنظمات المواصفات والمقاييس العربية والدولية .

- تقييم شركات المراجعة والتفتيش الوطنية ودعم الصالح منها .

- التأكيد على دور الاجهزة المركزية في وزارات الانتاج ووزارة

التموين في الاشراف على اجهزة الرقابة على الجودة والمواصفات الداخلية بكل شركة ، حتى يمكن النهوض بالصناعة الوطنية ، وحتى لا يطرح بالسوق الا السلع الجيدة المختبرة والصالحة حفاظا على اقتصاديات الوطن .

* التنسيق بين الاجهزة المتعلقة بالتجارة الداخلية ، بما يؤدي الى تنظيم تداول السلع المختلفة وخاصة السلع المستوردة ، والى تحديد المسؤولية في تقدير الاحتياجات وفي تقدير الحصص النقدية اللازمة لتغطية الاحتياجات الاستيرادية ، والى عدم التشابك في القواعد المنظمة للاستيراد وتداول السلع المستوردة وتسعيرها ، وفي تلك المتعلقة بتسعير السلع المنتجة محليا وقواعد توزيعها وتسييد حصص المحافظات منها .

ثانيا : تحديث اساليب ومرافق التسويق ، وذلك بالوسائل الاتية :

* التوسع في اقامة سلاسل محلات البيع الكبرى بعد أن اصبحت هذه السلاسل سمة عالمية مميزة للتقدم في مجال التجارة الداخلية وبعد أن حققت هذه السلاسل بانتشارها المكثف على امتداد التواجد العمراني وبحجمها الكبير كفاءة تسويقية اعلى واسعارا للسلع التي تتعامل فيها تقل كثيرا عن مستوى اسعار نفس السلع المنافسة في الاسواق - كما يتيح لها مستواها الكبير كفاءة اكبر في خدمة المستهلك في نقل وتوصيل السلع والخدمات ، فضلا عن التيسيرات التي تقدمها ، سواء بانخال انظمة الحسابات الشخصية وكروت التعامل الفردية وغير ذلك من التسهيلات . ومحلات القطاع العام الكبرى في مصر مؤهلة للقيام بهذا الدور ببناء نماذج حديثة لهذه المتاجر كبيرة الحجم متكاملة الانشطة ، وتجهيزها بالوسائل التكنولوجية الحديثة في التخزين والنقل والبيع والحسابات الالية المبرمجة ماليا ومخزنيا والمرتبطة بكافة المخازن والفروع .

* اقامة المدن التجارية المتكاملة (الاسواق) خارج الكتلة السكنية

للتخفيف عن وسط المدينة ، بحيث تضم أماكن لانتظار السيارات ومحطات لخدمة السيارات وتشحيمها ومحلات تجارية من كافة التخصصات ومطاعم وكافتيريات وصلات للموسيقى وملعب للأطفال ، فضلا عن تجهيزها بكافة وسائل الراحة والتنقل الداخلى ، حتى تتيج لرجال الاعمال والمواطنين العاديين فرصة التسوق والاستجمام فى نفس الوقت .

* الاهتمام بنظم واساليب التخزين ، ويشمل تنظيم التخزين الاهتمام بالمخازن : بناء وتجهيزا وتنظيما داخليا ، وامتدادا بوسائل ميكنة النقل والتداول الداخلى ، واندخال انظمة التخزين السليم بها والتصنيف الدقيق ، وامساك سجلات وفهارس البضاعة وارقامها الكودية وبرمجة ذلك ما امكن ، وكذلك وسائل التفريغ والتحميل الآلية .

* دعم مرفق النقل وتطويره ليتلائم مع أنواع البضائع والسلع المنقولة ، وذلك بإنشاء اسطول خاص من وسائل النقل المختلفة الأحجام والتجهيزات لشركات السلع الاستهلاكية ، تكفل لها خدمة اكمل وأسرع وكفاءة تسويقية أعلى .

* استخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة فى مجال التجارة الداخلية ومن أهمها :

ادخال الحاسبات الآلية الصغيرة المتطورة فى عمليات البيع وتسجيل المبيعات وأصنافها وإصدار الأوامر الى المخازن لاستعواض المبيعات والاستيفاء أرصدة الأمان وتطوير أنظمة التخزين لتضم روافع تقوم أليا بتوجيهات من حاسب ألى فى غرفة مراقبة المخزون بعمليات وضع وسحب البضاعة من فوق الأرفف وتحميل الشاحنات .

* الاهتمام بتنظيم المعروض ويشمل عمليات العناية بالعرض وترتيب السلع وتنظيم أقسام البيع تقسيما واضحا ودقيقا ، وامساك فهارس للبضائع وموديلاتها وارقامها وغير ذلك من البيانات .

* تزويد محلات البيع بوسائل الراحة الملائمة بما يكفل حسن التهوية والاضاءة الجيدة وتزويدها بالسلام المتحركة والمصاعد الكهربائية

٣٣٠

ومبردات المياه والارشادات الواضحة عن مواعيد العمل وتنظيم الاقسام والمبيعات .

ثالثا : مراجعة الأولويات والأهداف القومية فى التصنيع والاستيراد :

وذلك على ضوء المراجعة المستمرة للتجارة الخارجية والتجارة الداخلية ، وربط حركة التجارة بحركة الانتاج والتصنيع ، بما يسؤدى الى :

* تنشيط التصنيع والانتاج المحلى من السلع التى يمكن ان يتحقق منها اكتفاء ذاتى ، مثل الاسمنت والحديد والزعاج ، وهو أمر يخفف عبء تدبير قيمة الواردات ويخفض عجز الميزان التجارى .

* عدم تساوى الأولويات الاستيرادية للسلع الاساسية مع سلع الرفاهية .

رابعا : زيادة الانتاج القومى :

* على المستوى الصناعى ، وذلك بالارتقاء بمعدلات النمو الى معدلات مناسبة تعوض سنوات التخلف فى التنمية ، وتعوض النقص فى الانتاج السلعى ، وتؤدى الى ازدياد مكانة الصادرات .

* على مستوى الانتاج الزراعى ، بتركيز الجهد لتطوير هيكل الزراعة المصرية والتوسع الافقى والرأسى واستخدام الأساليب الحديثة فى الاستصلاح والاستزراع ، وتوجيه الزراعة نحو تحقيق الاكتفاء الذاتى - فيما يمكن تحقيق ذلك فيه - وحفز العاملين فى هذا القطاع للعمل على زيادة عائد الانتاج الزراعى .

خامسا : ترشيد الاستيراد ، وذلك من خلال :

* مراجعة نظام الاستيراد بدون تحويل عملة ، بوضع الضوابط التى تكفل تطوير هذا النظام .

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى شأن سياسة اقتصاديات مخرات المصريين العاملين بالغارج .

* الحسم فى تطبيق القرار ١١٩ لسنة ١٩٧٧ بتحديد هوامش

السلوك والاستهلاك ، ومحاربة غير السوى من الأنماط .

ملحق

عرض لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية

استكمالا للمواد الاستهلاكية الغذائية التي سبق للمجلس ان بحثها في دورته العاشرة ، تعرض بإيجاز لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية بهدف تنظييم تجارتها الداخلية ، والعمل على استقرار سوقها المحلي وضمان توافرها وانتظام المعروض منها ، وقد ذيلت كل مجموعة منها بعدد من المقترحات والتوصيات التي تكفل تحقيق ذلك .

المنسوجات والملابس الجاهزة :

المنسوجات : تشمل هذه المجموعة عدة سلع رئيسية ، بلغ انتاجها

عام ٨٢/٨٢ كالاتى :

الاقمشة القطنية	٣٨٧ مليون متر
الاقمشة الشعبية	٤٠٠ مليون متر
الاقمشة الصوفية والمخلوطة	١٩ مليون متر
البطاطين (قطاع عام)	٢.٤١ مليون بطنانية

وتلعب سياسات الدعم والتسعير وأنظمة التداول دورا مهما في حركة تجارتها وتشمل: الملابس الداخلية والجوارب والملابس الجاهزة .

الملابس الداخلية والجوارب : بلغ الانتاج في بعض هذه السلع مستوى عالميا رفيعا مثل منتجات جيل وكابو ، بحيث أصبحت من السلع التصديرية .

الملابس الجاهزة : اهتمت الدولة مؤخرا بهذه الصناعة ، اذ اشتملت الخطة الخمسية الحالية على برنامج تفصيلي للتوسع في مشروعات هذه الصناعة يضم ١٥ مشروعا لصناعة الملابس الجاهزة في ١٣ شركة من شركات وزارة الصناعة ، بتكاليف استثمارية قدرت بنحو ٤٨ مليون جنيه .

وحلقات تكلفة وبيع السلع المستوردة لوضع ضوابط سعرية لها ، وعدم استغلال حاجة المستهلكين لهذه السلع والاثراء الفاحش على حساب حاجة المواطنين ، ووضع الضوابط التي تكفل لهذا القرار تحقيق الاهداف التي صدر من أجلها .

* بالنسبة للجان ترشيد الاستيراد : يقترح النظر فيما يلي :

- دراسة نظام قوائم الاستيراد المتحركة التي تصدر على فترات زمنية محددة سلفا ، يوضح في كل منها السلع المحظور استيرادها والمسموح به برسوم جمركية عالية ، على أن تكون لها بدائل محلية متوافرة وذات مستوى جيد ، بجانب المسموح باستيرادها برسوم جمركية مخفضة وتلك المعفاة من هذه الرسوم .

- ربط أعمال لجان الترشيح بأهداف حماية الصناعة الوطنية والقيم الاجتماعية .

- تخفيف واختصار الاجراءات الخاصة بعمل لجان الترشيح .

- توحيد مفاهيم العمل بين لجان الترشيح .

- الاعلان المستمر المسبق عن السلع التي ينبغي التوقف عن استيرادها لكفاية الانتاج المحلي - أو الحد من استيرادها لنقص الاحتياج اليها .

- النظر في ان تكون موافقة لجان الترشيح قبل ابرام العقود الخارجية وليس قبل فتح الاعتمادات .

مع الحرص على أن تحظى المشروعات التي تخدم الانتاج وخطط التنمية - كصناعة الاسمنت والحديد والزجاج والاسمدة والجرارات والآلات الزراعية - بالاهتمام الأكبر ، خاصة وأنها مجالات يمكن تحقيق الاكتفاء الذاتي السريع منها قبل نهاية حقبة التسعينات ، بل وتحقيق فائض للتصدير .

سادسا : ترشيح الاستهلاك .

وذلك بالعمل على أن تعود معدلات استهلاك الفرد الى مستواها العادي ، وتقليل الفاقد الاستهلاكي ما أمكن ، بإسخال أنماط جديدة في

ويوصى فى شأن هذه المجموعة من السلع بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن صناعة الغزل والنسيج فى مصر ، وكذلك على ما أوصى به فى دراسته عن صناعة الملابس الجاهزة ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ .

* مضاعفة الاهتمام بمحصول القطن كمحصول استراتيجى هام بالنسبة للبلاد ، تقوم على اقتصادياته عديد من الصناعات الحيوية والهامة ، ويعيش على زراعته وصناعته نسبة عالية من السكان فى الريف والحضر ، ويوفر للبلاد عدة سلع رئيسية هامة ، حيث تقوم عليه صناعات الحليج والغزل والنسيج والملابس الجاهزة ومعايير الزيوت ومصانع الاعلاف ، كما يوفر مصادر للوقود والطاقة من مخلفات الزراعة .

وينبغي اعطاء أولوية فى هذا المجال للعناية بعمليات الجنى - بعد أن لوحظ الاموال والتقشير فيها ، وجنى القطن مرة واحدة ، مما يترتب عليه خفض مستوى الجودة - وسوف يترتب على تلك العناية زيادة العائد الفعلى والقضاء على بعض الالتزامات الراهنة ، سواء فى اقطان التجديد أو القطن الطبي .

كما يجب ان يشمل هذا الاهتمام مراجعة نطاقات الاصناف المنزوعة ، وإعادة ربط وتخصيص المحالج والمغازل وفقا لاطوال التيلة ومستويات الجودة .

* الاهتمام بصناعة النسيج وتخصيص النوعيات العالية للتصدير ، وان يتم زيادة الناتج للاستهلاك المحلى بالاستفادة من خلط الالياف الصناعية وتطوير المغازل ومصانع النسيج لتتلاءم وهذه التعديلات .

* وضع برامج تنفيذية للحلحل والتجديد للصناعات القطنية حلجا وغزلا ونسيجا وصباغة وتجهيزا ، لامكان الوصول الى مستويات عالية من الجودة .

* إعادة النظر فى الاسلوب الحالى لانتاج الاعمشة الشعبية التى تصل الى نحو ٦٠ ٪ من اجمالى انتاج القطاع العام من الاعمشة

٣٣٣

القطنية ، اذ أن الوضع الحالى له أثر كبير فى خفض مستويات الجودة فى الانتاج ، مع ضرورة مراجعة تكاليف الانتاج مراجعة تكفل الدقة وعدم المغالاة فى التكاليف والموازنة بين اسعارها واسعار الاعمشة غير المدعمة .

* ضرورة قيام اجهزة التجارة الداخلية بدراسة اسلوب توزيع الاعمشة الشعبية ضمانا لوصولها الى المستهلك ، أسوة بما هو متبع فى توزيع الكستور ، وقد يكون مناسبا عرضها من خلال فروع كساء العاملين والطلبة والقوات المسلحة .

* ضرورة تعميق دور تجارة الجملة وعلى الأخص فى وحدات القطاع العام ، أو اعطائها دورا أكبر للقضاء على مشكلة المخزون والتصدى للسوق السوداء .

* الاهتمام بصناعة الملابس الجاهزة ودعمها وربط انتاجها بمشروع كساء العاملين والطلبة وفروع الشركات الاستهلاكية ، والاعتماد على اسلوب الانتاج الكبير فى هذا المجال ، مع اعطاء أولوية لتوفير مستلزمات الانتاج اللازمة لها .

مع مراجعة مشروع كساء العاملين بما يؤدى الى الاقلال من المستورد من سلعه حماية للصناعة الوطنية .

مجموعة السلع المعمرة والهندسية والكهربائية :

وتشمل مجموعة هامة من السلع بلغت الاحتياجات منها والانتاج المحلى فى عام ٨٢ / ١٩٨٣ كالاتى :

* الثلاجات ، ويقدر حجم الاحتياجات منها بنحو ٨٠٠ الف ثلاجة ، ويبلغ الانتاج المحلى منها نحو ٤٠٠ الف ثلاجة .

* أجهزة التليفزيون ، وتبلغ الاحتياجات السنوية منها نحو ٨٠٠ الف جهاز ، بينما الانتاج المحلى يبلغ نحو ٦٠٠ الف جهاز .

* أجهزة الراديو ، وتبلغ الاحتياجات منها نحو ٩٠٠ الف جهاز ، بينما الانتاج المحلى فى حدود ٤٠٠ الف جهاز .

* المراقد والأفران والسخانات غير الكهربائية ، ويبلغ الانتاج المحلى

منها نحو ٢٥٠ ألف موقد بوتاجاز وفرن ، ومن السخانات نحو ٢٠ ألف جهاز .

* الفسالات الكهربائية ، ويبلغ انتاج شركة ايدىال منها نحو ٣٠٠ ألف غسالة ، بخلاف انتاج القطاع الخاص الذى لا يوجد حصر دقيق له .

* اللبمبات الكهربائية ، وتقدر الاحتياجات منها بنحو ٧١.٥ مليون لمبة عادية و ٥.٥ مليون لمبة فلورسنت ، بينما يبلغ الانتاج المحلى منها ٤٥.٧ مليون ، ٣.٨ مليون على التوالى .

وأهم ما يلاحظ بالنسبة لهذه المجموعة من السلع ما يلى :

- الزيادة الكبيرة فى احتياجات الاستهلاك منها فى السنوات الاخيرة .

- عدم قدرة الانتاج المحلى على تلبية كامل الاحتياجات .

- استيراد جانب من الاحتياجات مما يلقى باعباء كبيرة على الميزان التجارى .

- عدم اقبال شركات الاستثمار على المساهمة فى انتاج هذه السلع بما يكفى لسد العجز فيها .

- وجود قوائم انتظار كبيرة فى بعض سلع هذه المجموعة ، وبخاصة الثلاجات والبرتاجازات ، تزيد على السنة بالنسبة للثلاجات .

- انخفاض أسعار شركات القطاع العام بالمقارنة بأسعار شركات الاستثمار .

ويوصى فى شأن هذه المجموعة بما يلى :

* وضع خطة ملزمة لزيادة الانتاج القومى من السلع المعمرة الهندسية والكهربائية ، والعمل على تحقيق الاكتفاء الذاتى ، بل وتصدير فائض مناسب من هذا الانتاج وبخاصة الثلاجات .

* ضرورة مواكبة التطور فى انتاج هذه السلع التى تخضع للتجديد والابتكار على مستوى العالم وبخاصة أجهزة الراديو والتليفزيون والفيديو ، ولا يتأتى ذلك الا بالمشروعات المشتركة مع الدول المتقدمة ، وقد فطنت الى ذلك بعض الشركات المحلية المنتجة لها .

* الارتقاء بمستوى هذه الصناعات والتحول بها من صناعات شبه

تجريبية الى صناعات متكاملة ، ويقتضى ذلك تنظيما متكاملا لخطوط الانتاج ، والاهتمام بالصناعات المغذية والخامات والسلع الوسيطة ، وامكان الارتباط طويل المدى بين ورش القطاع الخاص والشركات الانتاجية الكبيرة سواء كانت تابعة للقطاع العام أو قطاع الاستثمار .

* يعتمد انتاج هذه السلع بصفة رئيسية على انتاج شركة الحديد والصلب التى تقصر امكانياتها - فى بعض الاحيان - عن تلبية احتياجات المصانع المنتجة لهذه السلع من الصاج ، لهذا ينبغي الاهتمام بصناعة الحديد والصلب وزيادة كفاءتها وتطويرها ، والعمل على زيادة الانتاج المحلى منها لضمان تغذية الصناعات المصرية المعتمدة على انتاج الحديد والصلب فى عملها .

* مراجعة اسعار سلع هذه المجموعة مراجعة واقعية وفقا لتطور عناصر التكاليف المختلفة ، بما يحقق لشركات القطاع العام تعويض تكلفتها الحقيقية لئلا تجمد لأسعارها أو انفلاتها لئلا تكون رقابة .

* التركيز على الأنماط الانتاجية المطلوبة تمكينا للمصانع من كفاءة التشغيل وسرعة تلبية الاحتياجات ، مواد البناء :

وتشمل مجموعة مواد البناء اربع سلع رئيسية هامة ، هى : حديد التسليح والاسمنت والزجاج المسطح واخشاب البناء . أما باقى مواد المجموعة وتشمل الجير الحى والمطفى والجبس والبويات وزيوت الدهان والزلك ، فتأتى فى المرتبة الثانية من الامة ، وهى حرة التداول ولا تخضع للإشراف فى توزيعها الا فى بعض الفترات المحدودة التى كانت تحدث فيها بعض الاختناقات ، وعلى الاخص فى زيوت البويات وتوابعها .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن صناعة الاسمنت ومستقبلها .

* اعطاء أولوية لانتاج سلع هذه المجموعة - وبخاصة الحديد والاسمنت - لكونها سلعا استراتيجية تتوفر خاماتها محليا ، وذلك لامكان تحقيق الاكتفاء الذاتى منها ، بل وتحقيق فائض للتصدير .

* توزيع مصانع الانتاج على مواقع توافر الخام ، بما يكفل انتشار هذه الصناعات فى أنحاء البلاد وتعمير مناطق الخام وتخفيف تلوث البيئة الناتج من تركيز هذه المصانع .

* وضع انظمة التوزيع لهذه السلع وإلغاء تعدد أسعارها (مدعمة ونصف مدعمة وحره) .

* وضع مواصفات دقيقة لسلع هذه المجموعة ، بما يكفل الرقابة على وارداتها وعلى الانتاج المحلى منها رقابة فعالة لتأثيرها على المبائى .

مجموعة السلع الكيماوية :

وتضم هذه المجموعة عدة سلع من مستلزمات الانتاج بالنسبة لقطاع كبير من الحرفيين واصحاب الورش ، وتشمل هذه المجموعة الجمالكا والبويات ومستلزمات التصوير .

وكانت الشركة المصرية للكيماويات هى شركة الجملة الوحيدة التى تتولى توزيع هذه المواد ، وجميعها مواد مستوردة . وقد تقلص دور هذه الشركة بفعل عاملين رئيسيين هما : انخفاض الحصص النقدية المخصصة لها ، وفتح المجال لمستوردي القطاع الخاص لاستيراد هذه المواد وفقا لانظمة الاستيراد بنون تحويل عملة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* أن تقوم تعاونيات الحرفيين بدورها فى تحديد الاحتياجات ، والاشراف على استخدام الحصص بكل منها ، وعدم الاتجار فيها حرصا على استقرار السوق ، وثبات اسعار السلع التى تستخدم هذه المجموعة .

* ضرورة التقدير السليم للاحتياجات لكل من القطاع العام والخاص ، والمشارك .

* العمل على توفير هذه الاحتياجات بتحديد الجهات المستوردة وحصص كل منها فى الاستيراد .

* التزام شركات التجارة الخارجية بدورها التسويقي الخارجى ، وترك النشاط الداخلى لشركات الجملة المتخصصة .

* وضع نظام لتوزيع الكميات المستوردة بمعرفة القطاع الخاص يكفل عدالة توزيعها وتكاملها مع الكميات التى يوزعها القطاع العام .

مجموعة الورق والادوات الكتابية والمهمات :

وتشمل الورق والادوات الكتابية والالات الكاتبة والالات الحاسبة ، وتقوم الشركة المصرية للورق والادوات الكتابية بدور تاجر الجملة ، وحلقات تداول وهوامش هذه السلع محددة منذ عام ٧٩ حتى الآن .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* تقدير الاحتياجات تقديرا دقيقا بمراعاة التطور التعليمى والثقافى .

* دعم الشركة المصرية للورق والادوات الكتابية بما يكفل لها القيام بدورها الرئيسى فى احداث التوازن فى السوق وانتظام المعروض ، ومواجهة اى فجوات تحدث بسبب عدم قيام مستوردي القطاع الخاص بدورهم .

* وضع انظمة للمواصفات القياسية لهذه السلع والرقابة على جودتها .

* تشديد الرقابة على تجار الجملة فى هذه السلع ، ومحاربة عمليات الفسح التجارى ، وتحقيق مبدأ المنافسة المتكافئة بين قطاعات الدولة .

* مراعاة مبدأ التخصص بين قطاعى الاستيراد والتوزيع .

مجموعة السلع المعدنية :

وتشمل هذه المجموعة : الحديد التجارى والعدد اليدوية والأسلاك المعدنية وأسايخ اللحام ومهمات الورش ، والحرفيين ، وأغلب هذه المجموعة يتم استيرادها .

ويعمل فى مجال تجارة هذه السلع بالجملة شركة سيجال ، وفى الفترة الأخيرة سمح لتجار القطاع الخاص بالاستيراد وتجارة الجملة ، كما قامت شركات التجارة الخارجية وهى : الشركة العامة للأعمال الهندسية ، وشركة المحاربيث والهندسة بالمشاركة فى عمليات التجارة الداخلية لهذه السلع ، مما يسبب كثيرا من المشاكل لشركة تجارة الجملة المتخصصة وهى شركة سيجال ، وتسبب فى تراكم المخزون وعدم انتظام

انتشار سلع هذه المجموعة بالقدر الكافى ، وأغرق السوق بسلع أخرى غير ضرورية .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* نظرا لأن العديد من سلع هذه المجموعة تخص الورش الصغيرة والحرفيين ، فإن الامر يتطلب ضرورة الحصر الدقيق لمجتمع هذه النوعية من المستخدمين لها .

* العمل على توفير هذه الاحتياجات من الانتاج المحلى والاستيراد ، وضرورة توفير البيانات ، سواء على صعيد الإنتاج المحلى أو الاستيراد ، وبخاصة فيما يتعلق بدور القطاع الخاص .

* ضرورة التنسيق بين أجهزة التجارة الداخلية وأجهزة التجارة الخارجية ، مع ضرورة وصل حلقات التسويق التى يتطلبها انسياب السلعة الى مواطن الاستهلاك .

* تشديد عمليات الرقابة على تجار المستورد من هذه السلع ، والاهتمام بالرقابة على المواصفات .

البطاريات الجافة :

تقدر الاحتياجات من هذه السلع بنحو ١٩٠ مليون قطعة عام ١٩٨٢ / ١٩٨٣ ، يساهم الانتاج المحلى فى تغطية جانب منها ، ويتم استيراد الباقى .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن مستقبل صناعة البطاريات فى مصر .

* ضرورة التخطيط لتوفير الاحتياجات ، وتحديد نور كل من شركات القطاع العام وشركات الاستثمار المنتجة ، مع مراجعة اسعار كل من القطاع العام والقطاع الاستثمارى بما يكفل تناسب الاسعار مع مستويات الجودة .

* ضرورة تحديد هوامش التداول للتجزئة والجملة حرصا على المنافسة المتكافئة بين المنتجين .

* ضرورة قيام شركة الجملة بنورها الأساسى فى ضمان وصول

السلعة الى كافة مناطق الاستهلاك بأسعار موحدة ، مع انتظام وجود السلعة .

الكيروسين والبنزين :

يلحظ أنه قد تزايد الاستهلاك المحلى من هذه السلع وزادت الواردات والدعم لها زيادة كبيرة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* الاهتمام بمصادر الطاقة البديلة وفى مقدمتها الطاقة الشمسية ، بعد أن حدث توسع كبير فى استخداماتها فى بلاد أقل من مصر فى درجة الحرارة وفى اشراق الشمس ، وأصبحت على معظم اسطح المنازل والفيلات وحدات لتجميع الطاقة الشمسية وتوصيلها ، مع تخزينها فى صور أخرى للطاقة : حرارية أو كهربائية ، الأمر الذى يستوجب عناية خاصة واهتماما فائقا لنشر وسائل استخدام الطاقة الشمسية ، سواء على المستوى المنزلى أو المستوى الصناعى ، وخاصة أن الطاقة البديلة فى مصر قليلة ومرتفعة التكاليف ، مما يستدعى تشجيع وسائل استخدام الطاقة الشمسية ، سواء فى السخانات أو توليد الكهرباء أو غيرها ، مع النظر فى استصدار ما قد يلزم من تشريع يكفل التوسع فى استخدامات الطاقة الشمسية ، وبخاصة فى المجتمعات الجديدة والمنشآت السياحية .

* التوسع فى توصيل شبكة الغاز الطبيعى للمنازل .

* الاهتمام بانتاج البيوجاز على مستوى القرية من مخلفات الحقل وحظائر الماشية ، وهناك تجارب رائدة تم تطبيقها فى مصر وتحتاج الى تقييم صناعى لها ، مع استحداث وسائل عملية بسيطة لانتاج وتجميع واستخدام البيوجاز .

* الاهتمام بمصادر الوقود والطاقة الزراعية على مستوى القرية ، وخاصة حطب القطن الذى أهمل كثير من الزراع تقليعه وتجميعه واستخدامه ، علاوة على النقص المترتب على مساحة القطن أصلا .

* النظر فى التحريك التدريجى لسعر اسطوانة البنزين بالنسبة للاستخدامات التى تتم فى المشروعات الانتاجية والفنادق الكبرى ، مع عدم المساس بسعرها بالنسبة للاستخدامات المنزلية .

الدورة الثانية عشرة ١٩٨٥ - ١٩٨٦

ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء

يساوى ١٠٠ - كانت ملامح ارتفاع أسعار الطعام على النحو التالى :

السنوات	١٩٦٧	١٩٧٧	١٩٨٥
الحبوب والتشويبات	١٠٠	١٣٠	٣٧١
البقول	١٠٠	٢٢٨	٧٦٨
اللحوم والاسماك والبيض	١٠٠	٣١٠	٨٨٢
الالبان ومنتجاتها	١٠٠	٢٥٤	٨٤٤
الخضر	١٠٠	٢٧٨	٩٢٤
الفواكه	١٠٠	٣١٥	١١٥٥

وهذه الأرقام تقود الى حقائق هامة ، تخلص فيما يأتى :

× أن معدلات الزيادة السنوية لأسعار السلع الغذائية فى الفترة الأخيرة ، تتراوح ما بين ثلاثة أمثال وعشرة أمثال الزيادة السنوية فى الفترة السابقة .

× أن الزيادة فى الأسعار لا ترتبط بحجم الانتاج المحلى من السلعة ، بدليل ارتفاع أسعار الخضر والفاكهة التى تتمتع فيها البلاد بوفرة انتاجية بمعدلات تزيد على ارتفاع أسعار اللحوم والاسماك ، والتى لا تتمتع فيها البلاد باكتفاء ذاتى .

× أن ارتفاع الأسعار ليس قاصرا على مجموعة الطعام والشراب ، ولكنه يشمل كل جوانب صفات المعيشة ، وذلك وفقا لأرقام الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء ، الموضحة فيما يلى :

السنوات	١٩٦٧	١٩٧٧	١٩٨٥
السكن ومستلزماته	١٠٠	١٠٩	١٢٢
الأثاث والسلع المعمرة	١٠٠	١٤٩	٣٥٠
الملابس والأقمشة	١٠٠	١٧٣	٥٥٩
الانتقال والمواصلات	١٠٠	١٤٥	٣١٧
النفقات الطبية والثقافية والاجتماعية	١٠٠	١٧٠	٦١٩
المصروفات الشخصية	١٠٠	١٣٣	٣٠٩

وواضح من ذلك ، أن ارتفاع الأسعار شمل كافة اقسام السلع

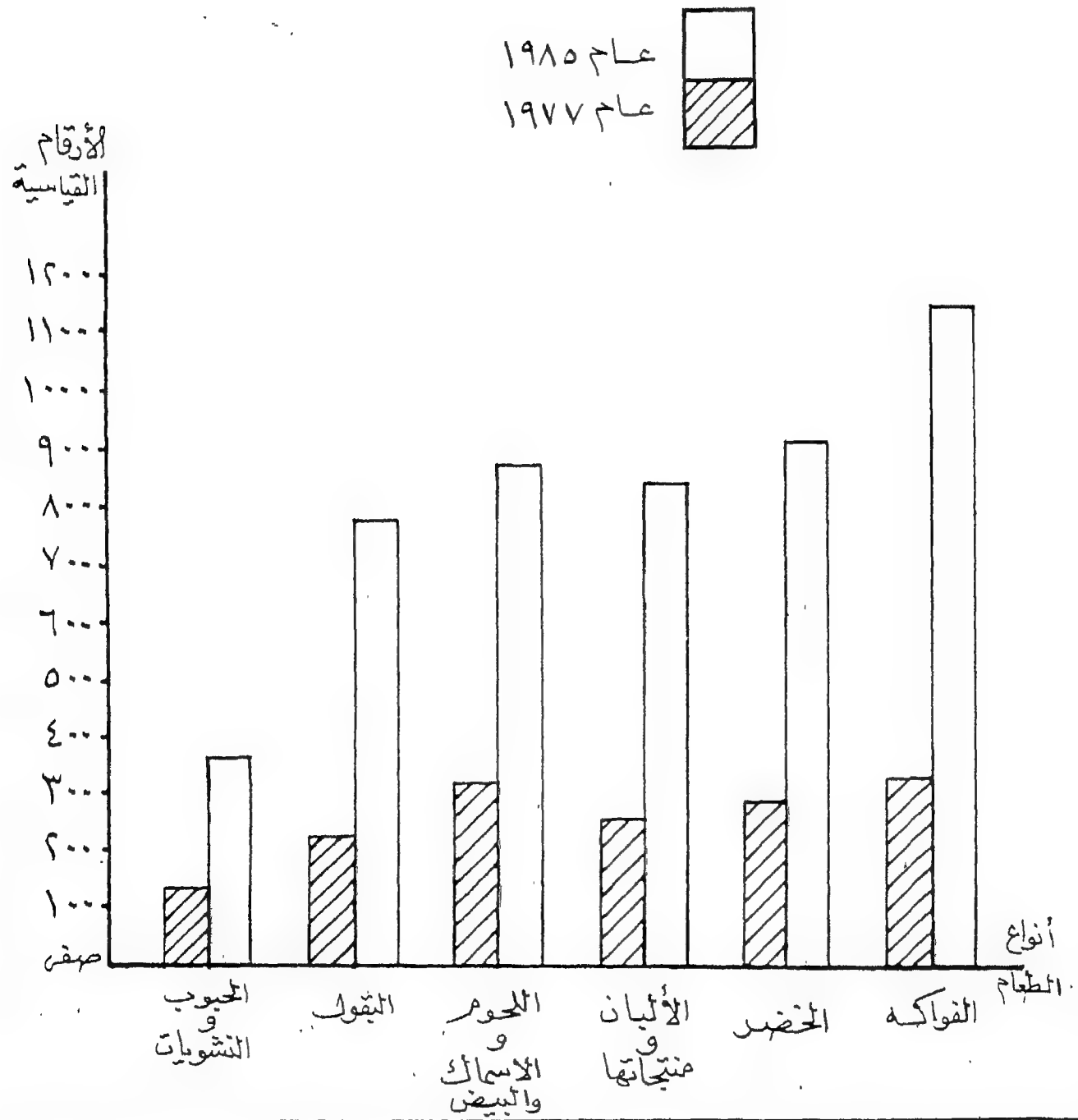
اهتم المجلس بدراسة هذا الموضوع ، أخذاً فى الاعتبار الجهود التى تبذل لرفع المعاناة عن غير القادرين ، ومحاولات توفير السلع والخدمات الضرورية للتخفيف عن ذوى الدخل المحدود والثابت ، لمواجهة الآثار السلبية الاجتماعية والاقتصادية للغلاء ، سواء بالنسبة للمواطنين من حيث أدائهم لواجباتهم وضعف العافز للعمل والانتاج ، او بالنسبة للخدمات العامة وكفافتها ، وكذلك لمواجهة تآثر مشروعات التنمية وانخفاض الصادرات وارتفاع الواردات ، وزيادة معدلات الاستهلاك على معدلات الانتاج ، وما استتبعها من الاستعانة بالقروض والمعونات .

ومن هذا المنطلق ، ناقش المجلس تقرير شعبة التمويل والتجارة عن « العوامل المؤثرة على ارتفاع تكاليف المعيشة ووسائل الحد من الغلاء » الذى يتلخص موجه فيما يأتى :

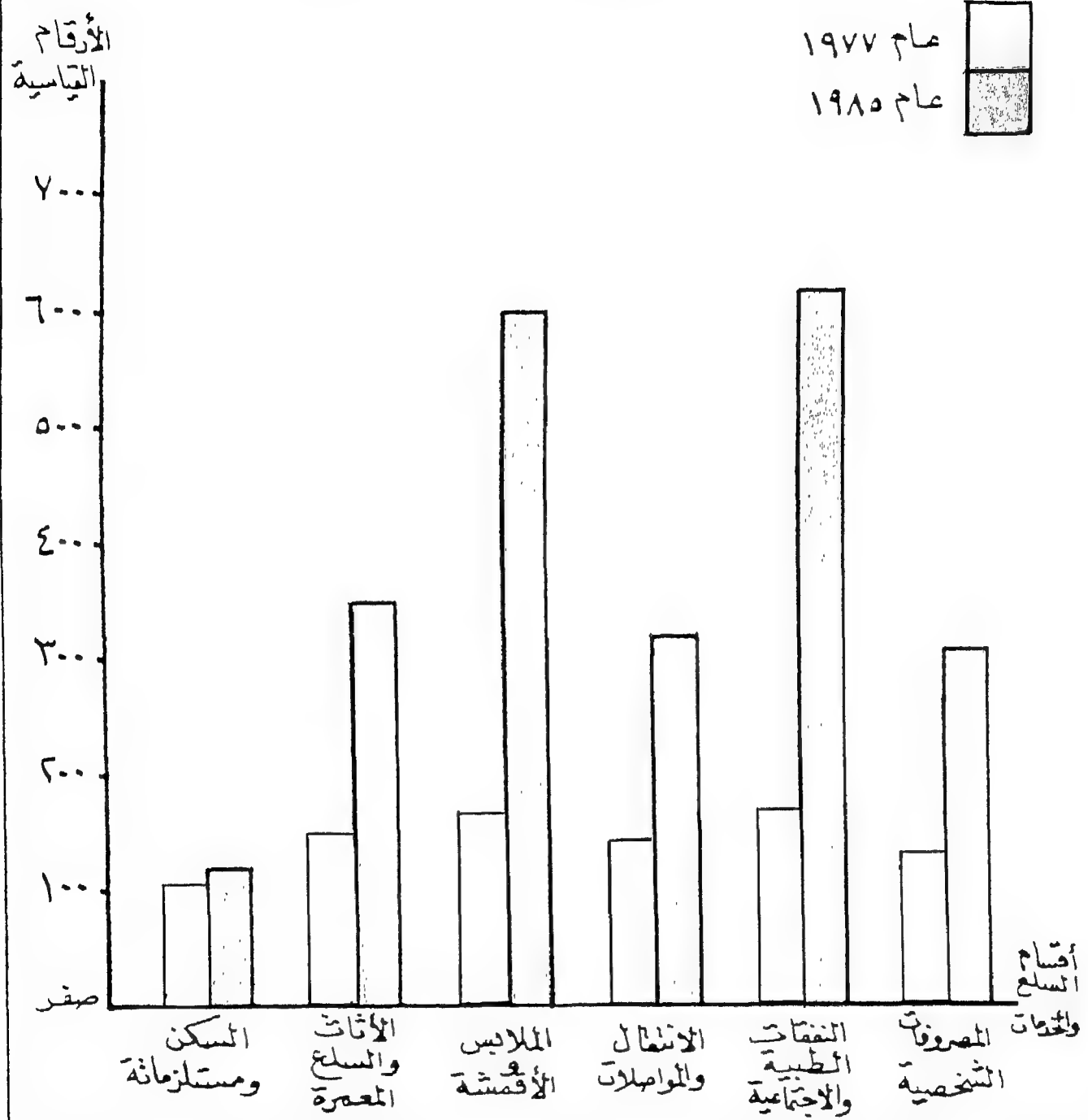
عرض المشكلة وأثارها :

كانت مصر ، حتى وقت قريب ، تعتبر واحدة من أرخص بلاد العالم ، الا أن الحقبة الاخيرة شهدت تزايدا فى معدلات ارتفاع الأسعار يفوق المعدلات السابقة . ووفقا لأرقام الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء عن تطور أسعار البيع للمستهلكين والتى اتخذت عام ١٩٦٧ كعام اساس

مقارنة بين الأرقام القياسية لأسعار الطعام بين
عامي ٧٧ ، ١٩٨٥ باعتبار عام ١٩٦٧ سنة الأساس



الأرقام القياسية لنفقات المعيشة خلال عامي
٧٧ ، ١٩٨٥ باعتبار عام ١٩٦٧ سنة أساس



والخدمات ، وأن الزيادات السعرية في كافة الأقسام - بخلاف المسكن - كانت تتراوح ما بين خمسة أضعاف وثمانية أضعاف الزيادة السنوية في الفترة الأخيرة عن الفترة السابقة .

يضاف الى ذلك ، ان هذه الزيادات قائمة ومستمرة في هذه المجموعات ، ورغم سياسة الدعم المطبقة على اسعار السلع والخدمات الأساسية ، ورغم الوفرة الانتاجية في بعض الأقسام .

× ان هذا الارتفاع في الاسعار شمل الريف والحضر على السواء ، وان كانت معدلات الزيادة في الريف اعلى من معدلات الزيادة في الحضر ، لما يتمتع به الحضر من اهتمام ومن زيادة في مقننات السلع المدعمة عن مقننات الريف . ووفقا لأرقام الجهاز المركزي ، فان تطور الاسعار بالريف والحضر كان على النحو التالي :

السنة	ريف	حضر
١٩٦٧	١٠٠	١٠٠
١٩٧٧	٢٠٠,٧	١٨١,٤
١٩٨٥	٦٠١,٨	٥٢٠,٦

أي ان الاسعار في الريف قد ارتفعت منذ عام ١٩٧٧ حتى الآن بنسبة ٣٠٠ ٪ ، بينما ارتفعت في الحضر بنحو ٢٨٧,٦ ٪ في نفس الفترة .

× بل ان معدلات تزايد الاسعار أصبحت ملموسة بشكل واضح في مصر من شهر الى شهر ، فبمقارنة اسعار شهر ابريل ١٩٨٥ بأسعار شهر مايو ١٩٨٥ ، نجد زيادات سعرية واضحة ، اذ ارتفع الرقم العام للانفاق - مقارنا بسعر سنة الاساس - بنحو ١٠,٧ ٪ ، والطعام والشراب اجمالا ١٥,٤ ٪ ، والالبان بواقع ٢٧ ٪ ، والخضر ٩٠,٧ ٪ ، والفاكهة ٧٣,٨ ٪ (وان كان البندان الاخيران يتأثران بطروف موسمية) وازدادت اسعار الملابس والاقمشة بنسبة ٣٥,٦ ٪ ، والاثاث والابوات المنزلية بنسبة ١٤,٣ ٪ . وتعكس هذه المقارنة صورة واضحة لمعدلات ارتفاع الاسعار في مصر .

× ان الغلاء في مصر وان كان مرتبطا الى حد ما بالغلاء في

الخارج ، الا ان مقارنة معدلات زيادة الاسعار في مصر ببعض الدول المتقدمة ، تبين ان معدلات الزيادة في الاسعار عندنا تزيد عن معدل الزيادة في اسعار كثير من الدول المتقدمة . ووفقا لتقرير صندوق النقد الدولي ، كان التغير في اسعار البيع للمستهلكين على النحو التالي :

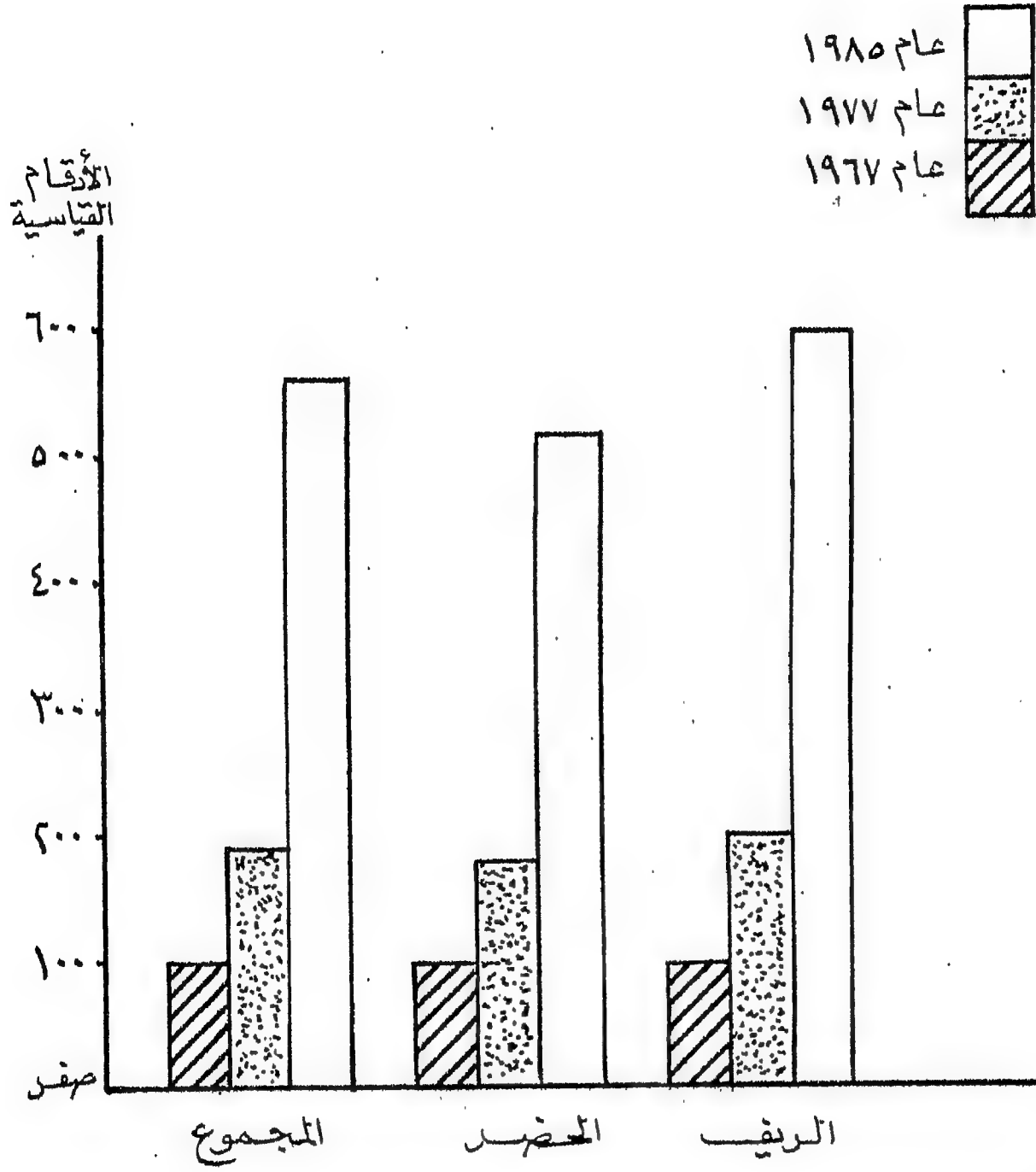
السنوات	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣
الدول الصناعية (امريكا - اليابان - بريطانيا - ألمانيا الغربية -)	١١,٨	٩,٩	٧,٤	٥,٥
مصر	٢٢	١٦,٣	١٢,٥	٣٤,٩

× ان ارتفاع الاسعار ترتب عليه ان أصبح الطعام يستنزف النصيب الأكبر من دخل الاسرة . ووفقا لأرقام الجهاز المركزي للتعبة والاحصاء - في بحثه عن ميزانية الاسرة - تبين ان متوسط انفاق الاسرة على الغذاء قد وصل في الحضر الى ٥٥ ٪ وفي الريف الى ٦٠,٩ ٪ ، كما وصل بالنسبة للأسرة الفقيرة الى نحو ٩٠ ٪ . وتمثل نسبة الانفاق على الغذاء في مصر ثلاثة امثال النسبة في الولايات المتحدة ، وضعف النسبة في المملكة المتحدة . وعلى الطعام في نسبة الانفاق ، الملابس ١١,٢ ٪ ، والسكن ٧ ٪ ، والسخان ٥,٥ ٪ .

أي ان الغذاء والملبس والمسكن تمثل نحو ٧٨,٧ ٪ من دخل الاسرة في مصر ، بينما يمثل الانفاق على كافة عناصر الحياة الأخرى نحو ٢١,٣ ٪ فقط من ميزانية الاسرة ، وهذا مؤشر اجتماعي سلبي . × ان الجميع في مصر يتأثرون بارتفاع الاسعار ، سواء في ذلك الاغنياء والفقراء ، وان الفقراء يتأثرون أكثر من غيرهم ، وتبرز خطورة هذا الوضع اذا علمنا ان ١٠ ٪ من السكان الذين يقعون في ادنى سلم الدخل يحصلون على ٢,١ ٪ فقط من الدخل القومي ، وان ال ١٠ ٪ من السكان الذين يقعون في اعلى درجات السلم يحصلون على ٣٢ ٪ من الدخل القومي .

واذا كان المعيار الذي يستخدمه الاقتصاديون لبحث مدى العدالة في

تطور الأرقام القياسية للأسعار بالريف والحضر
خلال أعوام ٧٧ ، ١٩٨٥ بالنسبة لعام ١٩٦٧ سنة أساس



توزيع الدخل بين السكان هو مقارنة النسبة المئوية لتوزيع السكان أو الأسر بأنصبتهم النسبية في الدخل الإجمالي - فسوف نجد أن ٨٠ ٪ من الأسر التي تقع في أدنى سلم الدخل تحصل على ٥٢ ٪ فقط من إجمالي الدخل ، بينما الـ ٢٠ ٪ من الأسر التي تقع في أعلى السلم تحصل على ٤٨ ٪ من الدخل ، أي أن ٨٠ ٪ من الأسر المصرية تحصل على حوالى النصف فقط من إجمالي الدخل .

انعكاسات الغلاء على المجتمع :

أصبح ارتفاع الأسعار مشكلة ضاغطة على الأسر والأفراد ، ذات انعكاسات اجتماعية في كافة نواحي العمل والحياة ، تاركة آثارها على فكر المواطنين وعلى الترابط الأسري والاجتماعي . وسنعرض لانعكاسات مشكلة الغلاء على أهم نواحي الخدمات ، وأثار ذلك على الوطن والمواطنين :

التعليم والثقافة : التعليم في مصر مجاني في مؤسسات الدولة التعليمية بنص الدستور ، ومن ثم فإن الدولة لا تتقاضى غير رسوم ومصروفات ضئيلة في كافة المراحل ، إلا أن تكلفة حصول المواطنين على التعليم أصبحت مرتفعة ، حيث انتشرت ظاهرة الدروس الخصوصية ، كما انتشرت المدارس الخاصة ذات المستوى التعليمي المتميز بتكلفتها المرتفعة ، وذلك إلى جانب مشكلات الكتاب المدرسي والكتاب الخارجي ، ومشكلة الكتاب الجامعي .

وقد تأثرت الثقافة هي الأخرى بمشكلة الغلاء في مصادرها الأساسية ، من كتاب ومسرح وصحف ومجلات ، وأصبحت تكلفة الحصول على الثقافة الجادة مرتفعة .

العلاج والرعاية الطبية : تلتزم الدولة بتوفير العلاج والرعاية الطبية للمواطنين ، وخاصة غير القادرين . بيد أن ظروفًا كثيرة أدت إلى ضعف مستوى الخدمات الطبية ، وإلى ارتفاع أجور الأطباء ، وظهور المستشفيات الاستثمارية الخاصة بأسعار علاج باهظة . أما الدواء فبرغم أن أسعاره ما زالت رخيصة نسبيًا ، إلا أن عدوى الغلاء امتدت إليه تحت مسميات كثيرة .

وقد انعكست كل هذه الظروف على المواطن البسيط الذي لا يجد علاجًا كافيًا في المستشفى المجاني ، ولا يقدر على العلاج في المستشفى الاستثماري ، ويرهقه أجر الاختصاصي المتميز والدواء المستورد .

الأسكان وأزمته وتكلفته العالية : أصبحت مشكلة الإسكان من أبرز المشكلات التي يواجهها المجتمع . ومع الارتفاع الكبير في أسعار الوحدات السكنية وفي سبيل الحصول عليها أو تأجيرها ، ظهرت مشاكل اجتماعية وأسرية حادة ، وظهر سكن المقابر والسكن الجماعي ، وغير ذلك من المشاكل التي تؤثر على تماسك الأسرة والمجتمع .

النقل والمواصلات والاتصال : أدت الظروف التي تعاقبت على البلاد في الحقبة الأخيرة إلى نقص الاستثمارات التي وجهت لدعم وتطوير مرافق النقل والمواصلات ، مما أدى إلى نقص كفاءتها ، وأصبح استخدام هذه الوسائل معاناة كبيرة ، فضلًا عن الوقت الضائع في استخدامها والجهد البشري المبذول في طلبها واستعمالها .

في مجال خدمات الحرفيين : كان من آثار تدفق العمالة المصرية على أسواق العمل الخارجية في الفترة السابقة ، أن اندفعت قوى عمل جديدة غير مدربة وغير خبيرة لتحل محل الخبرة المهاجرة ، فلم تعرضها إذ لم تكن في مستوى أدائها . ومع ارتفاع الأسعار واستمرار الطلب عليها لم تتحقق الأعمال بالجودة المناسبة ولا الاتقان المتوقع ، مما أدى إلى مضاعفة التكلفة وارتفاع الخسارة ، مرة بارتفاع الأجور ، ومرة بعدم جودة الأداء .

الأسباب المؤدية إلى ارتفاع الأسعار :

الفجوة الانتاجية : يعني وجود الفجوة الانتاجية نقصًا في العرض ، مما يؤدي إلى التنافس على السلع وزيادة أسعارها ، واللجوء إلى سد الفجوة عن طريق الاستيراد ، مما يزيد من تكلفة توفيرها ، وزيادة الضغط على ميزان المدفوعات ، وزيادة الطلب على الدولار ، وزيادة قيمته على حساب الجنيه . ومن الواضح أن حجم الفجوة وقيمتها يتزايدان بزيادة عدد السكان ، فلقد كان حجم الفجوة الغذائية ١,٧

مليون طن في عام ١٩٦٠ ، قيمتها ١٥٠ مليون دولار ، ارتفعت في عام ٨٠ الى ٧,٤ طن قيمتها ١٩٠٠ مليون دولار .

وفي السلع غير الغذائية ، تقف سلعة الاسمنت كمثال لاتساع هذه الفجوة ، اذ وصلت في العام الاخير الى نحو ٨,٥ مليون طن ، قيمتها اكثر من ٣٢٠ مليون دولار . ورغم جهود التنمية فان الفجوة في نهاية الخطه لن تقل كثيرا ، مما يستلزم مراجعة اساليب واولويات التنمية ، وبوسائل سد الفجوة ، وترشيد الاستهلاك وزيادة الانتاج ، بوسائل اكثر فاعلية .

اسعار الصرف وانخفاض قيمة الجنيه : مع ان ظروف استيراد احتياجاتنا قد ساعدت على ارتفاع موجة الغلاء ، الا ان هناك جانبا تضخميا محليا في ارتفاع الاسعار بسبب انخفاض القوة الشرائية للجنيه المصري ، مما ادى الى تخفيض سعر الصرف عدة مرات متتالية حتى وصل السعر المعان للدولار لجمع البنوك التجارية الى ١٣٥ قرشا ، والسعر الحر للدولار الى ١٨٠ قرشا في اكتوبر ١٩٨٥ ، ويؤثر ذلك على قيمة الواردات بالعملة المحلية وعلى اسعارها في السوق المحلية .

وفي دراسة لوزارة التموين عن تأثير قيمة الواردات بسعر الصرف للسلع الغذائية - وفقا لعام ٨١ / ١٩٨٢ ومقارنتها باسعار صرف عام ١٩٧٨ - اتضح ان سعر الصرف اثر على قيمة الواردات بنحو ٦٩٠ مليون جنيه من القيمة الكلية لاسعار صرف ٨١ / ١٩٨٢ والبالغة ١٦١٠ مليون جنيه .

زيادة الاستيراد وزيادة الاسعار : أدت ظروف الفجوة الانتاجية ، والاضطرار الى الاستيراد لمواجهة ، وياحة الاستيراد بدون تحويل عملة - الى زيادة سعر الدولار وزيادة العجز في الميزان التجاري ، لعدم نمو الصادرات بالقدر الكافي ، وتزايد العجز من ١٠١٦ مليون جنيه في عام ١٩٧٦ الى ٣٧٩٧ مليون جنيه في عام ٨٢ / ١٩٨٣ . وزيادة العجز وزيادة سعر الصرف ترتفع التكلفة الاستيرادية وترتفع الاسعار المحلية تباعا .

السياسات الائتمانية والبنكية السائدة : بلغ عدد البنوك العاملة في مصر مائة بنك ، وكان المفروض ان تعمل هذه البنوك على امداد الاقتصاد المصري بشرايين جديدة ، ودعمه بروافد تنشطه وتزيد التوجهات نحو الاستثمار وتوظيف الاموال في مجال الانتاج الزراعي والصناعي ، الا ان هذه البنوك لم تحقق هذه الاهداف ، واتجهت - في الغالب - نحو تمويل العمليات الاستيرادية والمضاربة على الاراضي والعقارات وغيرها ، والتوسع في الائتمان - دون ضمان وبالضمان الشخصي - الذي ارتفع من ٨٤٨,٥ مليون جنيه في عام ١٩٧٣ الى ٢٥٢٥,٥ مليون في عام ١٩٧٦ ، ثم الى ٦١٧٠ مليون جنيه في عام ١٩٨٢ . ويؤدي التوسع في هذا المجال الى زيادة التضخم ، والى توالي الارتفاع النسبي في الاسعار القياسية للمستهلكين ارتفاعا مطردا .

زيادة الاستهلاك وزيادة الاسعار : من الطبيعي ان يزيد الاستهلاك بتأثير زيادة عدد السكان ، ولكن الاستهلاك في مصر يزيد بمعدلات تفوق زيادة السكان وزيادة معدلات الانتاج . وفي دراسة مقدمة لمجلس الوزراء في عام ١٩٨٢ ، كانت زيادة السكان بنسبة ٢,٥ ٪ بينما زاد الاستهلاك بنسبة ٥ ٪ وزاد الاستيراد بنسبة ١١ ٪ سنويا في السنوات الخمس السابقة لهذه الدراسة . وتعود زيادة الاستهلاك الى زيادة الدخل في بعض قطاعات المجتمع ، والتوسع الاستهلاكى للسلع والخدمات ، وزيادة الفاقد الاستهلاكى .

تعدد الوسطاء في مراحل التسويق وضعف المرافق التسويقية : يؤدي زيادة سعر السلع مع كل زيادة في حلقات انتاج وتداول وتسويق هذه السلع وزيادة الوسطاء ، الى خفض سعر الانتاج والى زيادة سعر المستهلك . وأوضح مثال لذلك تسويق الخضر والفاكهة في مصر ، حيث يسيطر تجار الجملة والوسطاء وتجار التجزئة على اسعار هذه السلع ، ولا يتعدى سعر المزرعة او سعر المنتج لهذه السلع اكثر من ٤٠ ٪ من سعر البيع للمستهلك ، وكما حدث للخضر والفاكهة حدث في سلعة هامة كسلعة الاسمنت والتي بلغ حجم المستورد منها نحو ٨,٥ مليون طن ، وتحكم تجارها في السوق حتى وصل سعرها الى اكثر

من ضعف السعر الرسمي في بعض الأحيان ، ويتحكم هؤلاء في عرض السلع وحجم المطروح منها بل واختفائها في بعض الأحيان ، لإحداث هزات في السوق وفرض الأسعار التي يرونها .

في الأسعار والتسعير : أصبحت الاختلالات السعرية ظاهرة واضحة تؤكد غياب المعالجات السعرية ، وترجع في بعض جوانبها إلى سياسة الدعم ، والتردد ما بين التدخل وما بين الحرية ، والحرية الاقتصادية لا تعني الفوضى الاقتصادية ، كما أن التدخل بالتسعير لا يعني تجاهل الواقع وفرض أسعار غير واقعية . فبالنسبة للعرض والطلب ، نعلم سلفاً نقص العرض عن الطلب وكذلك العوامل المؤثرة على قوى العرض وقوى الطلب ، ومدى اختلاف مرونة الطلب من سلعة إلى أخرى . ومن هنا فإننا لا يجب أن نأخذ من القوانين الاقتصادية منطوقها النظري ونتجاهل عناصر تطبيقها في الواقع العملي ، كذلك فإن طلب التدخل في التسعير يجب أن يقوم على دراسات واقعية للتكاليف والتشابكات الاقتصادية لأسعار السلع والخدمات ، والعمل على ترشيد الدعم لمعالجة الاختلالات السعرية الواضحة ، منعاً من تفاقمها . معالجات الدعم وأثرها على ارتفاع الأسعار : ليس المطروح هو إلغاء الدعم ، ولكن ما استقر عليه الأمر هو ترشيده بوصوله إلى مستحقيه ، ومن وسائل ذلك معالجة الاختلالات السعرية المترتبة عليه .

التنمية والتضخم : من المسلمات أن تنفيذ برامج التنمية الاقتصادية يؤدي إلى التضخم ، إذ أن هذه التنمية تقتضى انفاقاً ، وكل انفاق يولد دخلاً ، وكل دخل يولد انفاقاً . وصحيح أن التنمية تهدف إلى توفير حاجات الناس والمجتمع ، إلا أن ذلك يؤدي إلى ارتفاع تكلفة الاستثمار وارتفاع تكلفة التنمية - مما يزيد في حجم التضخم ويقلل من عائد التنمية .

نحو مواجهة المشكلة :

يحدد الدستور هوية الاقتصاد المصري بالاشتراكية الديمقراطية ، إلا أن تفسير هذا الشعار يفتقر إلى الوضوح ، لذلك فإن المؤتمر الاقتصادي الذي دعا إليه السيد رئيس الجمهورية في فبراير ١٩٨٢

عمد إلى تحديد السمات الاقتصادية الواقعية للاقتصاد المصري وانتهى إلى ما يلي :

يحرص المؤتمر على الإشارة إلى أن « التعديلات ستتم في السنوات القادمة مع المحافظة العامة على السمات الرئيسية الحالية للاقتصاد المصري بقيادة الدولة والقطاع العام ، وبالتنسيق بينها وبين الدور الضروري للقطاعين : الخاص والتعاوني ، والاستمرار في سياسة الانفتاح والتعاون الدولي الخارجي ، مع التعديلات التي تزيل ما شابها من سلبيات محدودة » وهو المنهج الذي سنسير عليه في اقتراح الحلول والتوصيات .

تهيئة المناخ العام للإصلاح المنشود : هناك عدة مبادئ أساسية وإجراءات هامة ، ليس في مجال ضبط الأسعار فقط ، ولكن في المعالجة للأوضاع الراهنة ، وهي :

- وضوح الأهداف القومية لكل مرحلة من المراحل ، وهذا الوضوح كفيل بتجميع الجماهير حول هذه الأهداف وبترتيب الجبهة الداخلية للوصول إلى غاياتها ، كما أنه يمنع البلبلة والتضارب بين أجهزة الدولة .
- استقرار هيئة الدولة لتحقيق الترابط القومي وزيادة فعالية أجهزة الدولة ، وطرح السلبية ، وأن يشعر الجميع بقوة العدالة فوق الجميع ، حاكمين ومحكومين .

- تعميق الانتماء الوطني لكسر حدة اللامبالاة التي تمر بالمجتمع حالياً ، ودعم الوحدة الوطنية وربط الأجيال الجديدة بمستقبل الوطن .
- وضوح أهداف خطط التنمية أمام القطاعين العام والخاص ، وتحديد أولويات واضحة ومتابعة دقيقة وتكامل فعال بين قطاعات الدولة ، وتحقيق النمو المتوازن وتحقيق المشاركة الشعبية في عملية التنمية .

- ترشيد هجرة العمالة للوفاء باحتياجات الوطن أولاً ، وتعويض النقص في الخبرات المهاجرة ، بما يكفل مواجهة مشكلات البطالة المقلقة ، والتغلب على نقص العمالة الفنية في كثير من المواقع .

- مراجعة التشريعات القائمة وخصوصاً التشريعات العمالية والتشريعات التي تحكم القطاع العام ، بما يكفل مرونة العمل ومواجهة

المتغيرات الجديدة وبما يكفل أيضا انضباط العمل والاداء .

- الاهتمام بالتدريب والتدريب التحويلي لتوفير المهارات اللازمة للارتفاع بكفاءة الاداء ، وتحويل العمالة غير المنتجة الى مجالات يحتاجها العمل . ولا يتأتى ذلك الا بالتوسع فى مراكز التدريب ، على ان تكون برامجها فعالة عمليا وتكنولوجيا .

زيادة الانتاج القومى وتقليص الفجوة الانتاجية : ليس امامنا سوى العمل على راب الفجوة الانتاجية وزيادة الانتاج سبيلا الى زيادة العرض وتلبية لحاجات السكان ودعم الاقتصاد القومى ، ولابد من تجميع الطاقات القومية على هذا الهدف الكبير وهو زيادة الانتاج ، والعمل على توفير الاكتفاء الذاتى من اغلب السلع والخدمات ، وذلك على النحو الآتى :

فى مجال الانتاج الزراعى :

- ضرورة التوسع فى مجالات استصلاح واستزراع الاراضى ، باستخدام اساليب متطورة وسريعة ومنخفضة التكاليف ، وبخاصة استخدام وسائل الري بالرش والرى بالتنقيط ، مع الانتشار بعمليات الاستصلاح بما يهيىء سرعة اقامة المجتمعات الجديدة .

- العمل على زيادة معدلات التكتيف الزراعى وزيادة المساحة المحصولية ، باستخدام الاصناف قصيرة المكث فى الارض مرتفعة الانتاجية ، ولقد اتاحت تكنولوجيايات الهندسة الوراثية وزراعة الانسجة مجالات كبيرة بالنسبة لرفع الانتاجية الراسية واستنباط الاصناف عالية الانتاجية ذات المواصفات الجيدة .

- اعادة النظر فى التركيب المحصولى للمساحة المزروعة ، بما يتيح اكبر أمن غذائى واعلى عائد نقدى ، وضرورة زيادة مساحة القمح وتقليل مساحة البرسيم نسبيا ، والتوسع فى زراعة الذرة الهجين .

- نشر الميكنة الزراعية لمواجهة نقص الايدى الزراعية العاملة ، والعمل على تقليل الفاقد وزيادة الانتاج .

- التوسع فى اساليب الزراعة الحديثة باستخدام الزراعات المحمية الملائمة لظروفنا ، والزراعة بدون تربة (مهد صناعى) خصوصا حول

٣٤٤

المدن الكبرى لمدها باحتياجاتها من الخضار ، والتوسع فى انظمة التربية الراسية للخضر والفاكهة .

- التوسع فى استخدام المخصبات الزراعية والتراكيب الغذائية الملائمة للتربة المصرية .

- وقف الاعتداء على الاراضى الزراعية والحزم فى وقف التجريف ، على ان يتبع ذلك اجراءات نقل المشروعات الصناعية الكبرى الى المناطق الصحراوية ، فذلك سبيل الى إعمارها واستصلاح ما حولها والحفاظ على ارض الوادى .

- التوسع فى عمليات التصنيع الزراعى وتوفير المرافق التسويقية والتخزينية ، خاصة فى مناطق التعمير ، ومد شبكة الطرق والمواصلات للاسراع بعمليات التعمير والتنمية الزراعية .

فى مجال الانتاج الصناعى :

تعتبر الصناعة املا كبيرا لسد الفجوة فى كثير من السلع وتحقيق التكامل فى عناصر التنمية بين الزراعة والصناعة ، وذلك بالعمل على تحقيق ما يأتى :

• اعطاء دفعة قوية لصناعة الاسمنت ومد الاحتياجات المحلية منها .
• اعطاء اولوية للصناعات اللازمة للتنمية الزراعية كالاسمدة والمبيدات والآلات .

• اعطاء الصناعات الغذائية قرة وانتشارا ، كصناعة الالبان والصلصة وعمليات الخضر والفاكهة ، لتحقيق الفائدة القصوى من الانتاج الزراعى وتقليل الفاقد الانتاجى .

• الاهتمام بصناعة الملابس الجاهزة والصناعات النسيجية والغزلية وتطويرها .

• وضع برامج تنفيذية لتشجيع الصناعات المغذية للصناعات القائمة وخاصة فى مجال الصناعات الهندسية ، بما يكفل تقليل الاعتماد على الخارج وزيادة نسبة المنتج المحلى .

الاهتمام بالصناعات التعدينية واستخراجها :

لم يلق هذا المجال الاهتمام الكافى عدا البترول الذى حققت فيه البلاد تقدما طيبا ، وفى هذا المجال يقترح ما يأتى :

• الاهتمام بالصناعات البتروكيمياوية وانتاج البولى ايثلين والبولى

بروبولين والبولي استر ، وهى مواد هامة للكثير من صناعات النسيج ومواد التعبئة والتغليف لتقليل الاستيراد منها .

• تعميم اسلوب الاتفاقيات الدولية فى مجال البحوث والاستكشاف والاستثمار والانتاج لكافة المعادن ، اسوة بما يتم فى البترول .

• قيام هذه الصناعات التمدينية بخدمات عمرانية واقليلية كما حدث فى مجمع الالومنيوم بنجع حمادى .

دعم وتطوير التجارة الخارجية :

تلعب التجارة الخارجية دورا هاما ، سواء فى توفير الحاجات المحلية بالاستيراد او توفير مصادر النقد الاجنبى اللازم لهذا الاستيراد بزيادة الصادرات ، وتحقيق التوازن الاقتصادى بشكل عام . ويقترح فى هذا الشأن ما يلى :

تنمية الصادرات :

• تشجيع انتاج المحاصيل والسلع التصديرية ، وتقليل الفاقد الانتاجى منها ، وتخصيص هذه الزيادات للصادرات .

• ازالة كافة العوائق ومشاكل الروتين امام عمليات التصدير .

• الاهتمام بالتصدير الى الاسواق التقليدية للصادرات المصرية - الدول النامية ودول الكتلة الاشتراكية - وخاصة صادرات الاثاث والسجاد والكلمة والملابس الجاهزة والزهور .

• الاهتمام بمواصفات السلع التصديرية ، وتوفير القدرة التنافسية لها من حيث الجودة وأوقات العرض والطلب عليها فى السوق العالمى .

• الاستفادة من المزايا النسبية التى تتمتع بها مصر فى انتاج بعض السلع التصديرية والقطن طويل التيلة الممتاز ، مع توفير بدائل الاستهلاك المحلى منها وتخصيص انتاجها للتصدير .

تنظيم عمليات الاستيراد وترشيدها وتحقيق كفاءتها :

• التشجيع على الاستيراد العينى بدلا من الاستيراد النقدى ، بالتوسع فى ابرام الصفقات المتكافئة .

• التحول من الاستيراد المباشر والوقتى الى الاستيراد المنظم من خلال اتفاقيات التجارة والدفع .

• تحقيق المرونة الكافية لعمليات التعاقدات الاستيرادية ، ودراسة الاسواق الخارجية ، وفترات زيادة المعروض والمخزون ، والحصول على افضل المزايا السعرية ، والعمل على الارتباط بالحكومات واتحادات المنتجين بدلا من السماسرة والوسطاء .

• تنظيم عمليات الفحص والافراج الجمركى والنقل والتخزين الى داخل البلاد ، وتقليل الفاقد فى عمليات التفريغ والنقل والتخزين ، وضرورة الاحتفاظ بمخزون آمن من الواردات لمواجهة أى تطورات طارئة فى السوق العالمى .

• مراجعة الرسوم والاعفاءات الجمركية ترشيدها لعمليات الاستيراد .
ترشيده الاستهلاك :

هناك وسائل عديدة تكفل ترشيده الاستهلاك المحلى وعودته الى الانماط العادية والمقبولة ، وذلك على النحو التالى :

• تقليل الفاقد فى مراحل الانتاج وما بعد الحصاد وفى عمليات النقل والتخزين والتداول ، ويستدعى ذلك الاهتمام بعمليات الميكنة ، واقامة سلاسل من صوامع الحبوب والمخازن المبردة بالنسبة للفاقد الطبيعى . اما بالنسبة للفاقد الاقتصادى فيجب الاهتمام بتوفير الاعلاف لخفض استهلاك الحبوب وتوفير البدائل الغذائية للسلع التصديرية .

• الاهتمام بالمواصفات والجودة ، فهذا العنصر كفى لترشيده الاستهلاك وحسن الاستفادة من السلع الغذائية ، وخاصة رغيف الخبز .

• الاهتمام بطرح البدائل وتوفيرها للسلع الاستهلاكية المختلفة ، وبالامكان إحداث تحولات فى الانماط الاستهلاكية والغذائية ، وتحويلها نحو الافضل اقتصاديا والاسهل انتاجيا ، كما حدث فى اللحم البياض بالنسبة للحوم الحمراء .

• الاهتمام بعمليات الارشاد التموينى ، وايضاح المقننات الغذائية والاحتياجات الضرورية للانسان ، ويجب ان يكون هذا الارشاد مرنا متطورا بتطوير الظروف والملابسات الاقتصادية والاجتماعية .

• الاهتمام بتداول السلع معبأة وتنويع العبوات بما يلائم الاحتياجات الاسرية ، وتقليل الفاقد .
• مواجهة الاستهلاك الترفى بالوسائل المناسبة ، ومن ذلك فرض الرسوم الاضافية .

ترشيد الدعم كوسيلة لتنظيم الاسعار :

ينبغي الحرص فى معالجة قضية الدعم ، إذ أن اسلوب رفع الاسعار ليس هو الاسلوب الوحيد لترشيد الدعم ، وخاصة فى السلع ذات المرونة المنخفضة للطلب وتبقى مجالات اخرى لترشيد الدعم اهمها خفض تكاليف الانتاج ، وترشيد الاستهلاك .

الارتفاع بكفاءة الخدمات :

• فى مجال التعليم :

يجب توفير مقومات الحياة المناسبة للمعلمين وتدريبهم وتأهيلهم تربوياً ، كما ينبغي تشديد الرقابة على المدارس الخاصة ومدارس اللغات . كذلك ينبغي مراقبة الدروس الخصوصية مراقبة جادة ، وتشجيع تكوين مجموعات التقوية كبديل رسمى لهذه الدروس ، وأن يكون الكتاب المدرسى فى متناول التلاميذ مع بداية العام الدراسى ، كما ينبغي مراجعة المقررات والمناهج والتوسع فى التعليم الفنى والمهنى .
وبالنسبة للجامعات ينبغي الاهتمام بالجامعات الاقليمية وتوفير المقومات الضرورية لها ، وحل مشكلة الكتاب الجامعى .

• فى مجال الصحة والعلاج :

ينبغي رفع المستوى المهنى للأطباء الجدد ، وتشجيع الأطباء على تنظيم عيادات تعاونية ، وتشجيع العلاج الاقتصادى ، ومراجعة اسعار المستشفيات الاستثمارية ، مع العمل على توفير القدرات القيادية والادارية لمديرى المستشفيات ، وترشيد استخدام الدواء وتنظيم صرفه باستخدام التذاكر الطبية ، والنهوض بالتأمين الصحى لىؤدى رسالته المنشودة .

• توفير السكن الشعبى الرخيص :

وهذه مسئولية شركات الاسكان التابعة للقطاع العام بالتركيز على الاسكان الشعبى ، وخفض تكلفة البناء ، وتنويع بدائل الطوب الاحمر وفقاً لطبيعة كل منطقة ، وتحقيق الاكتفاء الذاتى من الاسمنت ، ووضع

مواصفات نمطية لوحدات الاسكان الشعبى واحتياجاته من مواد البناء المختلفة . والتوسع فى اقامة مراكز التدريب المهنى على حرف البناء ، وتبسيط التصميمات المعمارية والانشائية لتعود الى اقتصادياتها الاصيلة .

• فى النقل والمواصلات :

ينبغي الاهتمام بتحديد وتطوير وسائل النقل والمواصلات ، وخلق محاور بديلة لخط السكك الحديدية ، ومد شبكات حديدية خارج اطار الوادى لتسهيل العمران والربط المباشر بين ارجاء الوطن .
وبالنسبة لوسائل النقل الداخلى ، يجب تشجيع نظام التاكسيات والميكروباصات التى تعمل بنظام الخدمة الجماعية ، وأن تكون الاتوبيسات للربط بين الاحياء فقط ، كما ينبغي تشجيع النقل النهري ، أما بالنسبة للخدمة التليفونية فهى تشهد تطوراً ملموساً .

• فى خدمات الحرفيين :

العمل على الحد من المغالاة والارتفاع فى اسعار خدمات الحرفيين ، وذلك عن طريق ما يأتى :

- الاهتمام بالتدريب المهنى والتعليم الصناعى ، وذلك لتخريج حرفيين مدربين ومؤهلين وقادرين على اداء الخدمات الحرفية بالجودة والمواصفات الصحيحة .

- أن يكون لجهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة دور اكبر ، وذلك بأن يقيم مجمعات للمجندين الحرفيين بأجور معتدلة وتحت اشراف ضباط متخصصين ، وقد أثبت الجهاز كفاءة فى الاعمال التى اشترك فيها .

- تعليم المواطنين وسائل الاصلاح البسيطة من خلال برامج منظمة فى اجهزة الاعلام ، وتوفير الادوات اللازمة لذلك .

استقرار اساليب التسعير والالتزام السعري وذلك عن طريق الآتى :

• التسعيرة الجبرية العادلة للسلع الاساسية التى تبنى على اسس واضحة من دراسة التكاليف وتحقيق الهوامش المناسبة لمراحل تداول السلعة .

• وضع سياسة واضحة لتسعير الحاصلات الزراعية ، تكون العامل

الرئيسى فى توجيه وتخطيط الزراعة المصرية على اساس من المزايا النسبية القومية للحاصلات المختلفة ، وتوفير عائد مجز للمنتجين .

• الرقابة الجادة على الاسواق والاسعار ، بالالتزام بالقرارات السعرية وضرورة الاعلان عنها ، وان تبنى أساسا على دور المفتش التموينى وليس الحملات البوليسية ، فذلك أدعى الى انتظامها وتخصصها ، وموالة القيام بهذا الدور .

• التعاقدات المباشرة بين المنتجين وأجهزة التوزيع ، مع توفير المقومات والمرافق التسويقية اللازمة .

• التوسع فى منافذ التسويق للجملة والتجزئة باقامة الاسواق اللازمة ، سواء للجملة او للتجزئة ، بما يسهل حركة انسياب البضائع وسهولة الرقابة على اسواق التجزئة .

• دعم وتطوير التجارة الداخلية ورفع كفاءتها ، وذلك باتباع ما يأتى :
• رفع الكفاءة التسويقية بالاهتمام بمرافق التسويق ، وخاصة المخازن والحدائق والثلاجات ، واختصار حلقات التداول والوسطاء ، وتدريب وتصنيف السلع ، والاهتمام بتجهيزها وتعبئتها .

• اقامة سلاسل المحلات الكبرى التى تتعامل على مستوى الانتاج الكبير من السلع الاستهلاكية المختلفة ، مع تدريب البائعين على حسن التعامل مع الجمهور ، وحسن عرض البضائع وتنظيمها .

• اقامة الاسواق التجارية المتكاملة خارج المدن المزدحمة ، بحيث تضم فى اقسامها كل الاحتياجات ، وتنوع فروع ومحلات العرض والبائع .

• عودة القرية المنتجة التى تنتج احتياجاتها الغذائية وبعض احتياجاتها الاستهلاكية ، كما كان الحال فى الماضى ، بتوفير الوسائل التكنولوجية المناسبة التى تكفل ذلك ، كبطاريات الدجاج البيضاء والارانب واقفاص الاسماك ، وانوال النسيج ، وماكينات التريكو .

اتحادات المستهلكين والرقابة الشعبية :

تلعب هذه الاتحادات دورا كبيرا فى بعض الدول فى مجال ترشيد وتنظيم الاستهلاك والرقابة على الاسعار ، وتحقيق الوعى الغذائى والاستهلاكى ، وتنظيم حملات المقاطعة لسلعة معينة او لاسعار معينة ، وتوعية المستهلكين بحقوقهم ، كما انها تقوم بمقاومة المستغلين من

التجار نيابة عن اعضائها ، ونحن فى حاجة الى تنشيط هذه الاتحادات ودعمها وتوفير المناخ اللازم لعملها .

السياسات المالية فى مواجهة التضخم وارتفاع الاسعار :
هناك عدة اجراءات متعلقة بالسياسة المالية ، يمكن ان يكون لها الفعالية المنشودة فى تقليل معدلات التضخم ، ومنها :

• تقليل اصدار معدلات البنكنوت لتوفير التمويل بالعجز .
• زيادة تنشيط الادوية الادخارية وتشجيعها ومعالجة اسعار الفائدة الدائنة والمدينة ، بما يكفل تشجيع الادخار .

• التدرج فى فرض الضرائب على السلع الترفيهية والكمالية .
• تنشيط تحصيل مستحقات الدولة من ضرائب وجمارك ورسوم سلعية بالعدالة والجدية اللازمين .

• تحقيق سياسة مصرفية مستقرة ، مع الرقابة الجادة من البنك المركزى على النشاط المصرفى .

تمويل التنمية وخفض تكاليف الاستثمار :
يقترح لمعالجة الآثار التضخمية لخطط التنمية ، الاجراءات التالية :
- ان تكون الاولوية فى التنمية للمشروعات ذات العائد السريع والمباشر .

- ان تكامل خطط التنمية بما يحقق النمو المتوازن .
- العمل على خفض تكلفة الاستثمار بمراجعة المكونات المعينة للاستثمار ، والاقتصار على الضرورىات فى كل مشروع .

- العمل على تمويل التنمية من وفورات حقيقية بقدر الامكان .
- تغليب الاعتبارات الاقتصادية فى المرحلة الحالية فى مشروعات التنمية بعد ان تم التعويل على الاعتبارات الاجتماعية فى فترات سابقة .

تخطيط الاجور والاسعار :

وذلك بهدف موازنة اجور نوى الدخل الثابت مع الارتفاعات المتتالية فى الاسعار ، وما يستتبع ذلك من مراجعة سياسات التوظيف والتعيين والعمالة والتعليم .

سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية

يقوم المجلس بدراسات موسعة عن سياسات إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية ، في أربعة أقسام على التوالي ، وهي :

- الدواجن والبيض .
- اللحوم الحمراء والماشية .
- الأسماك .
- الألبان .

وقد تم انجاز الدراسة الخاصة بالقسمين الأولين ، وعلى الصفحات التالية عرض تحليلي لكل منهما .

الدواجن والبيض

تمثل صناعة الدواجن في مصر حاليا أحد القطاعات الرائدة في مجال إنتاج البروتين الحيواني . وهيكلها أقرب لتحقيق كفاءة الأداء من أي بدائل أخرى ، حيث قطعت شوطا بعيدا في هذا الاتجاه . وأصبحت تمثل حجم استثمارات هامة في الاقتصاد الوطني ، فقد بلغ عدد عنابر التسمين أكثر من ١٩ ألف عتبر ، حجم استثمارات حوالى ٩٥٠ مليون جنيه بالأسعار الجارية ، علاوة على حوالى ٣٦٧ مزرعة دجاج بياض ، حجم استثمارات بالأسعار الجارية حوالى ٥٥٠ مليون جنيه ، أى أن

مزارع إنتاج بدارى اللحم والبيض وحدها تمثل حجم استثمارات تبلغ حوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ، يضاف إليها قيمة استثمارات مصانع العلف التفريخ ومزارع الأمهات ، والمجازر الآلية ووسائل النقل .

وبرغم ذلك فما زالت هذه الصناعة تعتمد على استيراد معظم مستلزمات إنتاجها ، من مواد علفية وبيض تفريخ وكناكيت أمهات وأبوات وآلات ، بل وتستورد الدولة بدارى اللحم المجمدة لسد العجز في السوق المحلي ، كما أن الطاقات الحالية لا تستغل الاستغلال الكامل الكفاء ، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف الإنتاج وانخفاض عائد الاستثمارات .

وإذا كان هناك اتجاه يرى أن مقارنة تكاليف الطن المستورد من الدواجن بالطن المنتج محليا بمكونات أجنبية ، قد يعنى الاتجاه إلى تفضيل الاستيراد ، إلا أن فتح السوق للاستيراد على مصراعيه سيوقع الضرر أساسا على المزارع الصغيرة كثيرة العدد ، وسيخرجها تماما من السوق .

وبوجه عام فإن صناعة الدواجن تواجه في مصر كثيرا من المخاطر ، خاصة بعد أن فقدت حماية الدولة ، مما أدى إلى خلل شديد في الأداء الاقتصادي لأسواق المدخلات والمخرجات .

وإذا كان من المستهدف - على المستوى الرسمي - ضرورة بلوغ الاكتفاء الذاتى من إنتاج لحوم الدواجن في اقصر مدى ممكن ، فإن البرنامج المقترح للتنمية في هذه الدراسة يتجه إلى تنفيذ ذلك على مدى خمس سنوات .

وإذا كان حجم الاستثمارات الموجودة في هذه الصناعة حوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ، فإن الهدف الأساسى هو ترشيد استخدامها وإزالة المعوقات التى تواجه هذه الصناعة ، بحيث يتم استغلال الطاقات الضخمة المعطلة ، على أن طليعة السوق التى يساهم فيها القطاع الخاص بنسبة تزيد على ٨٠ ٪ ، تدعو إلى أن يتم تمويل أية استثمارات إضافية بالاعتماد على الذات من خلال القطاع الخاص ، بشرط أن تتفد تعديلات السياسات الاقتصادية المؤثرة حاليا على أداء السوق . والهدف من البرنامج المقترح ، هو التخلي تدريجيا عن دعم مدخلات

هذه الصناعة ، وتوجيه الدعم للمنتج النهائي في مرحلة التعبئة والتسويق للمستهلك .

وفيما يلي تفاصيل هذه الدراسة التي تتكون من شقين ، الأول عن : سوق بدارى اللحم ، والثاني عن : البيض .

سوق بدارى اللحم

(١) هيكل وأداء السوق لصناعة بدارى اللحم :

الانتاج وتطوره :

تضاعف انتاج لحوم الدواجن خلال الفترة ما بين ٦٠ - ١٩٨٠ ، حيث زاد من حوالى ٦٨ ألف طن الى حوالى ١٣٦ ألف طن ، ثم زاد الانتاج فى عام ١٩٨٥ حتى وصل الى أكثر من مئتي حجمة فى عام ١٩٨٠ ، حيث بلغ حوالى ٣٠٥ ألف طن ، منها ٢٠ ألف طن من انتاج القطاع الريفي المنزلى ، وحوالى ٣٠ ألف طن من انتاج الشركة العامة للدواجن ، وحوالى ٢٥٥ ألف طن من انتاج القطاع الخاص العامل فى مجال صناعة بدارى اللحم .

ويدل هذا على : أن القطاع الخاص هو الذى يمثل النمط الاستثمارى السائد فى انتاج هذه الصناعة ، ويرجع ذلك لارتفاع سرعة دوران رأس المال فى هذه الصناعة الى جانب الارتفاع الكبير فى اسعار اللحوم الحمراء ، مما ساعد على تضخم الطلب على اللحوم البيضاء ، علاوة على العوامل التقليدية المؤثرة فى زيادة الطلب .

وقد نتج عن السياسات السعرية والتمويلية السائدة ، نمو بعض قطاعات هذه الصناعة نموا سريعا ، على حساب نمو قطاعات أخرى ، وخاصة قطاع انتاج البدارى ، علاوة على عدم وجود تناسق بين حلقات السوق ، مما جعل المنتج والمستهلك هما أكثر حلقات السوق تحملا لأثر المخاطرة وتقلبات الاسعار وزيادتها .

معدلات استغلال الطاقات الانتاجية الحالية

توضح معدلات التشغيل الحالية للسعة الانتاجية لصناعة بدارى اللحم ، ان اجمالى هذه السعة يبلغ حوالى ٤٢٠ ألف طن ، الا أن الانتاج الفعلى لهذه الصناعة فى عام ١٩٨٥ بلغ ٢٨٥ ألف طن ، أى أن

هناك طاقة انتاجية معطلة تبلغ ١٣٥ ألف طن ، أو ما يعادل أكثر من ربع السعة الانتاجية ، بمعنى ان معدل الاستغلال الحالى لهذه الصناعة هو حوالى ٦٨٪ فقط . وتحليل مصادر الطاقة الانتاجية المعطلة ، يتبين ان هناك عناير أنشئت ولا تعمل ، بلغ عددها ٧٤٥ عنبرا ، طاقتها الانتاجية ١٨,٦ مليون من بدارى اللحم . أما العناير العاملة فعلا فعددها ١٧٨٧٨ ومعدل تشغيلها السنوى فى حدود ٣,٤ نورة بدلا من خمس نورات . الاستهلاك :

يتكون الاستهلاك من مجموع الانتاج المحلى مضافا اليه الواردات . وقد بلغ متوسط استهلاك الفرد من لحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥ حوالى ٧,٥ كيلو جرام ، بينما كان فى عام ١٩٨٠ حوالى ٤,٧ كيلو جرام . ورغم زيادة معدلات استهلاك الفرد فما زال يعاني من ارتفاع الاسعار بمعدل بلغ حوالى ١٢٪ سنويا . ورغم ارتفاع أسعار المستهلك - والتي يشتق منها مستوى الاسعار فى مراحل السوق المختلفة - فما زال المنتج يعاني من انخفاض هامش الربح نظرا لارتفاع تكاليف الانتاج ، ولاستيعاب مراحل التسويق بين المنتج والمستهلك لنصيب كبير من سعر المستهلك .

وتعمل الدول على استقرار أسعار المستهلك ، وعدم ارتفاع تكاليف نفقات المعيشة من خلال اتباع عدة اجراءات ، منها استيراد لحوم الدواجن وبيعها فى المجمعات الاستهلاكية بسعر مدعم ينخفض عن سعر التكلفة . كما يتم التعاقد مع المربين المحليين لتوريد حصص من الانتاج بسعر محدد ، نظير حصولهم مسبقا على مستلزمات الانتاج بأسعار مدعومة منخفضة . كما تقوم الشركة العامة للدواجن بتوريد انتاجها لاجهزة التوزيع الرسمية (وزارة التموين) ليبيع للمستهلك بسعر محدد . ولكن باستعراض هيكل العرض الخاص بلحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥ ، يتبين ان الكمية المتاحة للبيع بأسعار محددة ومنخفضة نسبيا هى كمية محدودة للغاية وتبلغ حوالى ٢٣٪ فقط من جملة المعروض محليا من لحوم الدواجن ، حيث ان الواردات بلغت ١٥٪ من جملة الاستهلاك ، كما بلغ انتاج الشركة العامة للدواجن حوالى ٨٪ منه ، بينما حوالى ٧٧٪

من المعرض من لحوم الدواجن كان يباع بالاسعار الحرة دون الالتزام بالتسمية . أما التعاقد مع القطاع الخاص ، فلم يبدأ الا فى ٢٣ يونيو ١٩٨٦ ويتوقع ان يبلغ حوالى ٤٠ الف طن فقط .

توقعات الاستهلاك :

تعتمد توقعات نمو الاستهلاك من اللحوم والدواجن مستقبلا على نمو كل من الدخل وعدد السكان ، بافتراض عدم تغيير انماط المستهلكين وثبات الاسعار النسبية للسلع البديلة . واعتمادا على هذه القروض تم التوقع بنمو الاستهلاك للحوم والدواجن فى مصر حتى عام ٢٠٠٠ .

فبالنسبة لنمو دخل الفرد ، استخدمت المعدلات التى استهدفتها الخطة الخمسية ١٩٨٧ - ١٩٩٢ ، كأقرب معيار لمعدل نمو الدخل ، وتشير الارقام المستهدفة الى أن نمو الناتج المحلى الاجمالى حوالى ٦.٦ ٪ سنويا خلال سنوات الخطة ، يصاحب ذلك معدل نمو السكان حوالى ٢.٧ ٪ ومن ثم يتوقع ان يصبح النمو السنوى فى نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى حوالى ٣.٩ ٪ ويمثل ذلك مؤشرا لمعدل نمو الدخل للفرد .

وتشير تقديرات المرونة الداخلية للحوم من بحث ميزانية الاسرة ٨١ - ٨٢ ، الى أن معامل المرونة هو حوالى واحد صحيح ، أى ان زيادة الدخل بمقدار ١ ٪ يؤدي الى زيادة استهلاك الفرد من لحوم الدواجن بمقدار ١ ٪ ايضا ، وذلك يعنى أن معدل النمو المتوقع فى استهلاك الفرد من لحوم الدواجن يقدر بنحو ٣.٩ ٪ سنويا ، ومعدل النمو فى الاستهلاك الكلى يبلغ ٦.٦ ٪ سنويا .

فاذا اعتبر الاستهلاك عام ٨٥ هو فترة الاساس ، فيمكن التنبؤ بمعدلات الاستهلاك من لحوم الدواجن حتى عام ٢٠٠٠ ويتضح منها ضخامة حجم الانتاج المحلى المطلوب بلوغه حتى عام ٢٠٠٠ ، اذا ما اريد تغطية الطلب المتوقع من الانتاج المحلى والاستغناء عن الواردات ، والمحافظة على استقرار الاسعار ، مع رفع معدلات استهلاك الفرد من لحوم الدواجن ، اذ يتطلب ذلك بلوغ ثلاثة امثال الناتج الحالى . وربما زاد مستوى الانتاج المطلوب عن ذلك ، اذا أخذ فى الاعتبار مسألة زيادة

اسعار اللحوم الحمراء بمعدلات أعلى من لحوم الدواجن ، بما يؤدي لانتقال جزء كبير من الطلب على اللحوم الحمراء الى الطلب على لحوم الدواجن .

٢) الهوامش التسويقية لمراحل السوق :

تمثل تكاليف التغذية حوالى ٥٦ ٪ من جملة تكاليف انتاج طن حى من بدارى اللحم . ومن هنا كان الاهتمام بايجاد الهامش التسويقي فى صورة تكاليف تسويقية وهامش ربحى لصناعة انتاج الاعلاف ، حيث تمثل الحلقة الهامة فى تسويق مستلزمات الانتاج لهذه الصناعة ، والتى تركز حولها العديد من السياسات الحكومية .

وبنفس الاسلوب التحليلي يتم تناول مرحلة المنتج ثم تاجر الجملة لبيع البدارى الحية ومرحلة تسويق البدارى من خلال المجازر الآلية كبديل متطور لتنمية السوق .

ورغم أن تحليل الميزانية لكل نشاط تسويقي قد أجرى على اساس (٨١/ ٨٢) ، الا أن البيانات تم استخراجها من واقع عينات ميدانية لأعداد مناسبة من المشاهدات ، خاصة وان مثل هذه التقديرات لا تتوافر من البيانات المنشورة ، وعلى اية حال فإن التنبؤ بالهامش التسويقية فى عام ١٩٨٥ أمكن توقعه باعتبار أن أهم مكونات سوق هذه الصناعة هى العلف وكتكوت التسمين ، وأسعار هذه البتوك كلها متوافرة عن عام ١٩٨٥ ، بالإضافة الى أن علاقات الاسعار فى السوق لهذه الصناعة ما زالت لها نفس السمات .

مستلزمات الانتاج :

يعتبر العلف الذى ينتجه القطاع الخاص هو المحور الرئيسى لمستوى السعر ، نظرا لأن هذا القطاع ينتج حوالى ٧٥ ٪ من جملة انتاج الاعلاف . وطبيعى ان يكون سعر العلف الذى ينتجه القطاع الخاص أعلى من مثيله المنتج بواسطة القطاع العام ، حيث يفضل فى النوعية ، فالقطاع الخاص ينتج اعلافنا متخصصة تناسب الاعمار المختلفة .

وفى عام ٨١/ ١٩٨٢ بلغ متوسط سعر بيع الطن من علف القطاع

الخاص حوالى ٢٠٣ جنيه . ويلاحظ أن التكلفة الفعلية تبلغ حوالى ١٩٠ جنيه ، غير أنه يحصل من المنتج بعض المصروفات الإضافية تحت عدة مسميات ، بما يصل بالسعر الى ٢٠٣ جنيه فى تلك السنة ، ويقدر سعر بيع الطن فى عام ١٩٨٥ بحوالى ٢٥٠ - ٣٠٠ جنيه . ويتضح من البيانات المتاحة ان الشركة المنتجة للعلف تحصل على ربح مقداره ٤٠ جنيه فى الطن أو ما يعادل ٢٠ ٪ من سعر البيع .

الهامش الربحى للمنتج :

بلغ متوسط تكاليف انتاج الطن وزن حى من بدارى اللحم عام ١٩٨٢/٨١ (٣٢ مزرعة مختلفة السعة) حوالى ٨٩٣.٣ جنيه ، تمثل تكاليف التغذية منها حوالى ٥٦ ٪ ، وتكاليف شراء الكتكت عمر يوم حوالى ٢٠ ٪ ، والتكاليف الضمنية للنفوق حوالى ٣.٧ ٪ ، أى أن هذه البند مجتمعة تمثل حوالى ٨٠ ٪ من اجمالى تكاليف الانتاج . ويخصم قيمة السبلة (الفرشة) المباعة . تبلغ التكاليف الصافية للطن حوالى ٨٧٥.٨ جنيه . وحيث انه فى تلك السنة كان متوسط سعر البيع حى للطن باب المزرعة حوالى ١٠٠٥.٤ جنيه ، فإن هامش الربح للمنتج يبلغ حوالى ١٢٩.٦ جنيه للطن ، أو ما يعادل حوالى ١٣ ٪ من سعر البيع . وجدير بالذكر ان أى تحسين يطرأ على الكفاءة التكنولوجية (الكفاءة الغذائية ، ونسبة النفوق) أو أى انخفاض يحدث فى سعر الكتكت عمر يوم ، سوف يؤدى الى خفض تكاليف الانتاج بدرجة كبيرة .

الهامش الربحى لتاجر الجملة :

يشتري تاجر الجملة بدارى اللحم من المزارع المنتجة ويتولى توزيعها ، وغالبا ما يحتكر مرحلة البيع بالتجزئة من خلال وسطاء يعملون لحسابه . ولذلك يعتبر تاجر الجملة هو المتحكم فى حركة أسعار السوق الى حد بعيد ، خاصة وأن السياسة السعرية المحددة لأسعار البدارى الذبيحة تعتبر سياسة غير واقعية ، ودليل ذلك هو عدم اقامة مجازر كافية ، وكانت النتيجة هى بيع حوالى ثلاثة أرباع الدجاج فى صورة حية ، أو اتمام الذبح والتجهيز بمعرفة تاجر التجزئة باستخدام أساليب يدوية بدائية .

أما التكاليف التسويقية لمرحلة الجملة فلا تزيد عن ٢٣ جنيه للطن الحى ، بينما يبلغ ربح الطن فى هذه المرحلة حوالى ١٧٢ جنيه ، وهو مبلغ يزيد كثيرا عن ربح المنتج من الطن الحى ، وذلك على الرغم من أن الخدمة التسويقية فى مرحلة الجملة لا تشمل سوى عملية النقل ، وفى كثير من الاحوال يباع الانتاج على عربات نصف نقل مرورا بالاحياء والمناطق المختلفة ، وعندئذ لا توجد تكاليف أخرى لتجارة الجملة ، وحتى ان وجدت فلا تزيد تكلفة الطن عن عشرة جنيهات ، وذلك يعنى أن الربح الصافى لن يقل عن ١٦٢ جنيه للطن بأسعار عام ١٩٨٢/٨١ . والبدل المنطقى للتسويق الحى هو التسويق للمجازر الآلية والحفظ فى الثلاجات ، ومن شأن ذلك أن يحدث توازنا فى عرض الانتاج على طول السنة وتلافى التقلبات الموسمية ، علاوة على امكان مراعاة الناحية الصحية ، ومراقبة الجودة ، وتجانس السلعة بما يحقق استقرار الاسعار . الا أن هذا البديل لا يستوعب فى مصر الا قدرا يسيرا من الانتاج ، والسبب فى ذلك أنه لا توجد حوافز ربحية لمرحلة الذبح الآلى فى ظل الاسعار السائدة .

فقد بلغت تكاليف الذبح والنقل والتجهيز والتبريد حوالى ٩٥ جنيه للطن ، بعد خصم قيمة مبيعات تصنيع مخلفات الذبح ، وذلك بأسعار ١٩٨٢/٨١ . فإذا اضيف لها قيمة تكاليف شراء الوزن الحى اللازم لانتاج طن مذبوح (نسبة تصافى ٧٠ ٪) فتصبح جملة تكاليف هذه المرحلة ١٥٣ جنيه بأسعار ١٩٨٢ . ولما كان سعر البيع الذى حددته وزارة التموين فى هذه السنة ١٤٠٠ جنيه للطن ، فمعنى ذلك أن هناك خسارة محققة تبلغ حوالى ١٣١ جنيه للطن . ولهذا فلا تستخدم المجازر الا فى نطاق محدود ، ولانتاج القطاع العام التابع لوزارة التموين الذى يستأجر تلك المجازر من القطاع الخاص .

٣) الانتشار السعرى :

يعتبر الانتشار السعرى أحد الاساليب التحليلية للتعرف على الكفاءة التسويقية ، ومنه يمكن معرفة نصيب كل مرحلة من المراحل التسويقية من القيمة التى يتحملها المستهلك نظير حصوله على السلعة . وأهم ما

يلفت النظر - اعتمادا على اسعار سنة ٨٢/٨١ - أن هامش الربح لمرحلة التوزيع من المنتج للمستهلك يبلغ ١٤.٢ ٪ من جنيته المستهلك ، بينما يبلغ نصيب المنتج ١٠.٨ ٪ فقط من جنيته المستهلك . هذا على الرغم من أن المنتج هو الذى يتحمل كل مخاطر الانتاج ، وببذل الجهد الكبير للحصول على مستلزمات الانتاج (الكتكوت والعلف) ، كما يتحمل مخاطر التسويق وتقلبات الاسعار واحتكار التجار . كما يلاحظ ان عملية تصنيع العلف تستأثر بنصيب كبير نسبيا يبلغ حوالى ٨.٢ ٪ من جنيته المستهلك ، على الرغم من عدم وجود أى درجة من المخاطرة ، بل على العكس فالدولة هى التى تدبر الذرة بسعر مدعم ، وتمثل الذرة نحو ٦٥ ٪ من تركيب العلف .

ومن جهة أخرى فإن المستهلك يتحمل عبء ارتفاع التكاليف النقدية للمواد الخام الداخلة فى تكوين العلف والتى تبلغ حوالى ٣٣.٤ ٪ من جنيته المستهلك . ذلك ان العلف الناتج يعد منخفض الكفاءة الغذائية لأسباب عديدة منها : ضعف الكفاءة الادارية المزرعية ، وعدم اتباع الاساليب الحديثة فى تصنيع العلف ، وعدم وجود غدايات أوتوماتيكية فى أغلب المزارع ، وارتفاع نسبة النفوق . كما أن ارتفاع سعر كتكوت التسمين يزيد من أعباء المستهلك ، اذ تمثل تكلفة كتكوت التسمين حوالى ١٥ ٪ من جنيته المستهلك . والدلالة على ذلك نجد ان سعر طن العلف من انتاج القطاع الخاص بلغ ١٩٨٥ نحو ٢٥٠ - ٣٠٠ جنيه ، أى بمتوسط حوالى ٢٧٥ جنيه للطن ، كما أصبح سعر الكتكوت عمر يوم من انتاج الشركة العامة للدواجن والمتاح من قطعان أمهات تم تربيتها محليا ٢٨-٤٢ قرش ، أى بمتوسط ٤٠ قرش ، بينما بلغ سعر الكتكوت من انتاج بيض مستورد ومفرغ محليا ٥٥ - ٦٢ قرش بمتوسط ٥٨ قرش . فإذا تم تثبيت الهوامش التسويق والربحية لكل المراحل كنسب ثابتة من جنيته المستهلك ، فإن سعر بيع الكيلو جرام الحى للمستهلك يتوقع ان يصل الى ١٦٤.٢ - ١٧٥.٧ قرش للكيلو جرام الحى . كما أنه اذا تم تغيير تكاليف الذبح والتبريد فى المجازر الآلية ، فإن سعر الكيلو جرام من الدجاج المذبوح يتوقع الا يقل عن ٢٤٤ - ٢٥١ قرش .

٣٥٣

ولو أضفنا هامشا ربحيا للمجزر والتبريد مقداره ٧ ٪ من سعر المستهلك نعتد بتراوح السعر المتوقع بين ٢٦١ - ٢٦٨.٦ قرش . وذلك يعنى ان السعر المحدد حاليا وهو ١٨٠ قرشا للكيلو جرام من الدواجن المذبوحة ، هو سعر غير مشجع .

٤) اسواق وأسعار مستلزمات الانتاج :

ان دراسة سوق كتكوت التسمين وسوق العلف تمثل أهمية كبيرة فى صناعة الدواجن ، نظرا لأن تكلفة هذين المدخلين معا أكثر من ثلاثة ارباع تكاليف الانتاج .

كتاكيت التسمين :

يبلغ عدد كتاكيت بدارى التسمين الناتجة حاليا من قطعان الامهات والبيض المخصب المستورد حوالى ٣٤٥ مليون كتكوت ، تزيد الى حد ما عن احتياجات انتاج بدارى التسمين . ذلك ان الطلب على كتكوت التسمين عمر يوم يتوقف على توافر العلف فى وقت متزامن . فاذا لم يتوفر العلف اللازم فى الوقت المناسب ، أصبح عرض كتاكيت التسمين يزيد على طلبها .

ومن ناحية أخرى ، فقد يقل عدد كتاكيت التسمين ، وذلك يرجع إما الى تذبذب معدلات التفريخ من قطعان الامهات ، أو الى عدم ادخال البيض للتفريخ وبيع جزء منه كبيض للمائدة ، بسبب غياب التناسق التسويقي وعدم التكامل بين حلقات الصناعة .

وقد استهدفت الشركة العامة للدواجن التغلب على مشكلة عدم التوازن بين الكتاكيت المنتجة وكمية العلف المتوفرة ، فانتهجت خلال العامين الماضيين سياسة ربط توزيع كتاكيت التسمين بالعلف المطلوب فى نفس الوقت .

غير أن هذا التناسق غير واضح فى حالة شركات القطاع الخاص ، وهى التى تتداول معظم مستلزمات الانتاج فى السوق . اذ ان الشركة العامة للدواجن تنتج حوالى ٤١ ٪ فقط من كتاكيت التسمين ، والباقي وقدره حوالى ٥٩ ٪ يتولى انتاجه القطاع الخاص . ورغم ذلك فتلك الشركات الخاصة - التى تعتمد فى انتاجها للكتاكيت على بيض

مستورد مخضب - لا تملك مصانع العلف ، كما لا يوجد لديها ارتباط تعاقدى يعمل على تنسيق حلقات الانتاج .

وهنا تجدر الإشارة الى أن نصف انتاج القطاع الخاص يعتمد على بيض مخضب مستورد ، ويعتبر ذلك مصدرا للمخاطرة وتقلبات عرض كتاكيت التسمين فى السوق ، علاوة على ارتفاع تكلفة الكتكوت الناتج من بيض مخضب مستورد عن مثيله المنتج محليا من قطاع الامهات المرباة فى محطات محلية ، اذ تبلغ تكلفة انتاج البيضة المخضبة محطات الامهات ١٨ - ٢٥ قرش ، بينما بلغ تكلفة البيضة المخضبة المستوردة ٣٨ - ٤٢ قرش .

علاوة على أن الكتكوت المنتج من بيض مخضب محليا يباع بمبلغ يتراوح بين ٣٧ - ٤٣ قرش ، بينما يبلغ ثمن الكتكوت المنتج من بيض مخضب مستورد حوالى ٥٥ - ٦٣ قرش .

وباستعراض خطة الشركات العامة للدواجن حتى عام ١٩٩٢ ، يتضح انها تستهدف زيادة طاقتها الانتاجية من تربية امهات كتاكيت التسمين بحوالى ٤٣٧ الف أم فى عام ١٩٨٧ ، تنتج حوالى ٢٠ مليون كتكوت ، ثم اضافة مليون أم أخرى حتى عام ١٩٩٢ ، تنتج حوالى ٧٠ مليون كتكوت . أى أنه عند استكمال هذه الطاقات التوسعية سيكون فى الامكان تغطية حجم الاستيراد الحالى من البيض المخضب عن طريق الانتاج المحلى . الا أن هذا العدد من الكتاكيت لا يغطى العجز القائم فى استغلال طاقات عنابر التسمين والبالغ ١٣٥ مليون من البدارى ، تحتاج الى حوالى ١٤٢ مليون كتكوت عمر يوم .

وجدير بالذكر ان الطاقة الحالية لمعامل التفريخ تبلغ حوالى ٣٤٠ مليون كتكوت ، أى انها تغطى الامكانيات الحالية للبيض المخضب ، المحلى والمستورد . وهناك خطة لكل من القطاعين العام والخاص للتوسع حتى عام ١٩٩٢ لى تضيف سعة انتاجية لمعامل التفريخ الحالية قدرها حوالى ١٨٣ مليون كتكوت عمر يوم . وبذلك يتوقع ان تبلغ الطاقة الانتاجية لمعامل التفريخ فى عام ١٩٩٢ حوالى ٥٦٨ مليون كتكوت . ويلاحظ ان التوسع فى معامل التفريخ الخاصة بالشركة العامة

الدواجن ، يقابله توسع متناسق فى طاقات مزارع الامهات . كما ان حجم هذا التوسع يعادل ما يتم استيراده حاليا من بيض مخضب مستورد ، مما يتوقع معه زيادة العرض من انتاج كتاكيت من امهات مربية محليا بتكاليف أقل .

اما التوسع فى معامل تفريخ القطاع الخاص ، والذي يتوقع أن يبلغ عام ١٩٩٢ حوالى ١٢٨ مليون كتكوت - فهو لا يواكب توسعات متوقعة فى محطات الامهات لاستثمارات القطاع الخاص .

وهذا يعنى التوسع فى استيراد البيض المخضب لحساب القطاع الخاص ، ومن ثم استمرار ارتفاع تكاليف انتاج الكتكوت عمر يوم للقطاع الخاص ، لاسيما وان هناك مؤشرات لاستمرار ارتفاع الاسعار العالمية للبيض المخضب نتيجة لتوقع النقص التدريجى لحجم المتاح منه للتصدير للسوق العالمى ، مع انخفاض سعر الصرف للجنيه المصرى . وهذا مؤداه استمرار التضخم فى تكاليف انتاج بدارى اللحم

والاستعراض السابق للطاقات المعطلة لساعات انتاج بدارى اللحم ، وتوقعات زيادة الطلب على كتاكيت التسمين ، وتوسعات ساعات معامل التفريخ - يقتضى ضرورة الاهتمام ببناء صناعة تربية الاجداد من سلالات مختلفة لانتاج كتاكيت الامهات محليا ، حيث يصبح من العسير مستقبلا استيراد الاحتياجات الكلية من كتاكيت الامهات لهذه الاعداد الكبيرة ، التى قد تصل الى حوالى ٦ مليون فى نهاية سنوات الخطة ٨٧ - ١٩٩٢ ، تزيد اضعاف هذا الرقم لو استهدف مستقبلا تغطية الطلب على لحوم الدواجن من الانتاج المحلى حتى عام ٢٠٠٠ .

وهناك نواة لهذه الصناعة من خلال ما تم الترخيص به لانشاء أول شركة مصرية لتربية الجدود فى مصر ، وتم استيراد مكونات المشروع الذى يقام بالمنطقة الزراعية بمدينة السادات ، حيث يبدأ انتاجه فى آخر عام ١٩٨٧ ، بطاقة ٦٥٠ الف كتكوت أمهات للتسمين ، تدرج لتصل الى ١.٣ مليون كتكوت للتسمين فى السنة الثالثة من بدء انتاج المشروع ، أى فى عام ١٩٩٠ . وعلى ذلك يتوقع أن ينخفض سعر كتكوت الأم ، ومن ثم انخفاض سعر بيض التفريخ لإنتاج كتاكيت

التسمين ، والذي يؤدي بالتالى الى انخفاض سعر كتكتوت التسمين .
الأعلاف :

يعتبر نقص الأعلاف هو العامل الرئيسى لعدم استغلال الطاقات الحالية المتاحة من عتابر التسمين حتى سعتها الانتاجية القصوى .
وبرغم توافر السعات الانتاجية المناسبة بمصانع الأعلاف والتي يمكن ان تستغل للتوسع فى صناعة الدواجن ، الا أن نصف هذه السعات معطل . والسبب الرئيسى لذلك هو نقص انتاج الذرة الصفراء والتي تقوم الدولة باستيرادها ودعم سعرها . وقد كان الطن يباع بسعر ٦٠ جنيه ، ثم ارتفع الى ١٢٠ جنيه اعتبارا من ٢٦ / ١ / ١٩٨٦ فى وقت زاد سعره العالمى اكثر من مرة ونصف لهذا السعر . وفى عام ١٩٨٢ تم استخدام حوالى ١١٢٩ الف طن ذرة بواسطة مصانع اعلاف الدواجن ، كما تم توزيع حوالى ١٨٢ الف طن على المزارع الكبيرة (غالبا انتاج البيض) اى باجمالى حوالى ١٣١١ الف طن ، يقدر الدعم الموجه لها بحوالى ٨٥ مليون جنيه ، ويتضاعف هذا الرقم اذا حسبت القيمة بسعر الظل لصرف الجنيه المصرى .

ويعنى آخر فان الاستغلال الامثل للسعات الانتاجية لمصانع العلف يحتاج الى زيادة الذرة الصفراء بمقدار حوالى ١٠٦ مليون طن ، علاوة على الكمية التى يتم استيرادها حاليا ، اى ان الامر يتطلب استيراد حوالى ٢٠٨ مليون طن ذرة سنويا ، بالاضافة الى الحصص التى يتم توزيعها على المزارع مباشرة . وتلك كمية يصعب على الدولة ان تتحمل قيمة الدعم لأسعارها .

وقد أدى ذلك الوضع الى وجود عدد من المصانع لا يعمل على الاطلاق لعدم حصوله على الذرة ، ومصانع لا تعمل بكامل طاقتها ، علاوة على مصانع أخرى تم التوسع فيها ولكنها لا تجد الذرة الكافية لتشغيل توسعاتها الجديدة .

وجدير بالذكر ان الطاقات القصوى للمصانع الحالية - شاملة الترسعات - اكبر من السعة الانتاجية للصناعة (لحم وبيض) فالمطلوب انتاجه - شاملا احتياطيا لمدة شهرين من الاحتياطيات الفعلية - يبلغ

٣٠٣ مليون طن علف ، يتطلب حوالى ٢٠١ مليون طن ذرة ، بينما الطاقة الانتاجية القصوى لمصانع العلف تقدر بحوالى ٤٠٣ مليون طن ، تحتاج الى نحو ٢٠٨ مليون طن ذرة . اى ان هناك فائضا فى الطاقة القصوى يقدر بنحو مليون طن من العلف .

غير أن المنتج فعلا من العلف يقل عن الاحتياجات بمقدار ١٠٣٣٨ مليون طن ، ولاشك ان وجود هذه النسبة العالية من الطاقة الانتاجية المعطلة بمصانع العلف تعنى ارتفاع التكاليف الثابتة للطن المنتج . والذي يتحمله المنتج لبدارى التسمين . ويعتبر ذلك مصدرا آخر للتضخم فى تكاليف انتاج بدارى التسمين .

وقد أدى نقص انتاج الأعلاف الى أن تطرح كثير من الشركات المنتجة كميات من الأعلاف منخفضة الجودة ، مستغلة فى ذلك فرصة وجود عجز فى المعروض عن الكمية المطلوبة . ولما كان ٧٥ ٪ من العلف المحلى تنتجه شركات القطاع الخاص ، والتي تصرف لها الدولة حصصا من الذرة وتعطى لها التراخيص . لذلك فان مسئولية الرقابة على جودة الأعلاف وتحديد اسعار بيعها تقع على عاتق الدولة . وفى هذا الاتجاه صدر القرار الوزاى رقم ٥٥٤ لسنة ١٩٨٤ متضمنا المواصفات القياسية للأعلاف ، واسلوب الرقابة على مكوناتها ، وعلى المنتجات العلفية بالمصانع .

البنية الأساسية التسويقية :

ان عدم توافر السعات الكافية من المجازر الآلية والثلاجات ، يعتبر عائقا رئيسيا لهذه الصناعة . فتوفر المجازر والثلاجات يؤدي الى توافر سلعة متجانسة النوعية (بدارى مذبوحة مغلفة) فى صورة تتناسب مع تفاعل قوى العرض والطلب عليها على مدار السنة ، ويخفف من اثر التقلبات الموسمية لكل من العرض والطلب ، ويقلل من حجم المخاطرة لدى المنتج الذى عليه - فى غياب المجازر والثلاجات - ان يبحث بمفرده عن منفذ لتسويق انتاجه ، ويتمرض فى ذلك لتقلبات الاسعار واحتكاك التجار والوسطاء . كما أن غياب هذه البنية الأساسية التسويقية يؤدي الى خفض الكفاءة الانتاجية ، نظرا لاضطرار المنتج لاستبقاء البدارى

بالمزرعة لفترة اطول من الزمن الامثل للتسويق ، بما يرفع معدلات استهلاك الغذاء عن المعدل الذى يعظم الربح ، والنتيجة هى انخفاض الربح أو حدوث الخسارة ، هذا علاوة على ما يؤدي اليه نقص المجازر والثلاجات من رفع تكاليف التسويق للبداوى الحية وتعرضها للنفوق أو نقص الوزن ، وارتفاع الاسعار فى مواسم على حساب مواسم اخرى .

يضاف الى ذلك أن عدم توافر المجازر والثلاجات الملحقة بها يؤدي الى عدم استغلال حوالى ٣٠ ٪ من الوزن الذى كمخلفات يمكن تصنيعها بما يقدر قيمته بحوالى ٣٠ مليون جنيه سنويا ، كما ان توافر المجازر يقصر الفترة بين كل دورتين بما يتيح زيادة عدد دورات الانتاج سنويا .

ويشير الوضع الراهن لسعات المجازر الحالية الى أن الشركة العامة للدواجن تملك مجازر سعتها حوالى ٥٥.٦٥ مليون دجاجة ، ويملك القطاع الخاص مجازر سعتها حوالى ٤٥.٢ مليون دجاجة ، باجمالى نحو ١٠٠.٨٥ مليون دجاجة . هذا بافتراض التشغيل الكامل بواقع ٧ ساعات يوميا لمدة ٣٠٠ يوم فى السنة . ولما كان الانتاج الفعلى الحالى يقدر بحوالى ٣١٥ مليون طائر (عدا الانتاج الريفى المنزلى) ، فمعنى ذلك وجود عجز فى ملاقة المجازر يقدر بحوالى ٢١٤ مليون طائر ، يتم تسويقها حية دون ذبح .

السياسة السعرية :

عملت الدولة على استقرار اسعار منتجات الدواجن وتشجيع الانتاج عن طريق اتباع عدة سياسات سعرية وتمويلية تتمثل فى دعم مستلزمات الانتاج ، وتقديم قروض ميسرة للمنتجين ، بفرض خفض تكاليف الانتاج . ولكن وجود معوقات التسويق ، وعدم تناسق حلقات هذه الصناعة فى نظام تكاملى رأسى ، وانخفاض الكفاءة الانتاجية - لم تعط هذه السياسة فرصة للتأثير على تكاليف الانتاج ، وجعلت الوسطاء هم المنتفعون بفروق الاسعار .

كما استوردت الدولة الدواجن المجمدة ، وقامت بتوزيع انتاج القطاع العام باسعار منخفضة ومستقرة ، ولكن حجم الدواجن التى تحكمت فيها كان أقل من أن يؤثر فى اسعار اغلبية الانتاج ، والذى

يسوق حيا ويبلغ ٧٠ ٪ من جملة المعروض .

ونظرا لعدم وجود بنية أساسية تسويقية (مجازر) كافية ، وعدم وجود نظام مؤسسى للسوق - فإن فرض اسعار جبرية لم يكن فعالا ، بل إن نقص العرض عن الطلب واحتكار الوسطاء قد دفع بالاسعار الى مستويات مرتفعة ، استفللا لفرصة الارتفاع الكبير فى اسعار اللحوم الحمراء وعدم وفرة الاسماك .

احتكار تجار الجملة لتسويق البدارى :

يخضع تسويق دجاج اللحم فى مصر للنمط التالى :

(أ) انتاج القطاع الريفى المنزلى الذى يبلغ حوالى ٣٠ الف طن ، يستهلك ٨٠ ٪ منها ذاتها داخل الاسرة ، وي طرح ٢٠ ٪ منها فقط حية للتسويق بوساطة التجار .

(ب) تنتج الشركة العامة للدواجن حوالى ٣٠ الف طن من بدارى التسمين ، تسوق جميعها من خلال وزارة التموين بأسعار محددة .

(ج) تستورد الدولة حوالى ٥٤ الف طن من الدواجن المجمدة ، وتسوق ايضا عن طريق وزارة التموين بالاسلوب السابق .

(د) انتاج القطاع الخاص حوالى ٢٥٥ الف طن ، تعاقدت وزارة التموين على شراء حوالى ٤٠ الف طن منها خلال عام ١٩٨٦ ، والباقى يبلغ نحو ٢١٥ الف طن ، تسوق بالسعر الحر فى الاسواق عن طريق التجار .

وإذا فرض أن المجازر تعمل بكامل طاقتها ، فإنها تستوعب حوالى ١٠٠ مليون طائر من البدارى الحية والبالغ عددها نحو ٣١٥ مليون طائر . ومعنى ذلك ان هناك حوالى ٢١٥ مليون طائر لابد من تسويقها حية ، وهذا القدر الهائل من الانتاج يتحكم فى تسويقه فئة قليلة من تجار الجملة ، تتعارض أهدافها مع اهداف كل من المنتج والمستهلك ، إذ أن هدف تاجر الجملة هو تعظيم هامشه الربحى ، عن طريق دفع أقل سعر للمنتج والحصول على أعلى سعر من تاجر التجزئة . ولكن يمكن لتجار الجملة تحقيق أهدافهم فانهم لا يعرضون كل المتاح لديهم فى وقت انتاجه ، وانما يطرحون للتسويق جزءا من انتاج المزارع ، أو انتاج

بعض المزارع دون الأخرى فى منطقة معينة .

كما أنهم ينتقون البدارى عالية الوزن ويتركون الأوزان الأقل لوقت لاحق ، الأمر الذى يزيد من تكاليف المنتج ، علاوة على أنهم يدفعون للشراء اسعارا تقل عن الاسعار التى تتناسب مع التسعيرة المفروضة ، وحجتهم فى ذلك هى محدودية هوامشهم الربحية . وعلى مستوى التجزئة نجد أنهم يبيعون بأسعار تفوق الأسعار الجبرية .

ومن ناحية أخرى ، يضطر المنتجون فى منطقة معينة الى عرض انتاجهم فى نفس الوقت ، نظرا لارتباطهم بمواعيد الحصول على الكتاكيت والعلف ، مما يجعلهم اكثر تعرضا لتحكم تاجر الجملة ، وهو الذى لا يقدم أى خدمات تسويقية مقابل نسبة الربح المرتفعة التى يحصل عليها .

وقد نتج عن هذه المخاطرة ، وعدم استقرار الاسعار - إحجام كثير من عابري التسمين عن الانتظام فى الانتاج خمس دورات فى السنة ، علاوة على انخفاض معدلات الاستغلال ، فاذا علمنا ان منتجى مستلزمات الانتاج يعتمدون باستقرار فى الارباح التى يحصلون عليها - حيث يبيعون انتاجهم بأسعار محددة - نجد أن المنتج هو الذى يتحمل المخاطرة الكاملة فى رحلة انتاج بدارى اللحم ، حيث لا يمكن ضمان موعد أو سعر لبيع انتاجه .

المنظمات والمؤسسات التسويقية :

يعود نجاح صناعة النواجن عالميا الى اعتمادها على مفهومين اقتصاديين اساسيين هما :

(١) انتاج الحجم الكبير مع هامش ربحى محدود لوحدة الانتاج . وذلك على العكس مما يجرى فى مصر ، حيث ان غالبية مزارع التسمين صغيرة الحجم (٥ آلاف كتكوت فى الدورة) . ويمكن معالجة الوضع عن طريق التكامل الافقى لتلك المزارع ، حتى يمكنها الاستفادة من وفورات السعة الاقتصادية .

(٢) التكامل الرأسى بين حلقات هذه الصناعة (انتاج الكتكوت - العلف - التسمين - المجازد) فى نظام تعاقدى ملزم لجميع الاطراف .

ويتبين من العرض السابق ان حل معظم مشكلات صناعة انتاج بدارى اللحم فى مصر مرهون باعادة التنظيم المؤسسى لها . وقد بدأت وزارة الزراعة فى تبني هذا الموضوع من خلال مشروع العقد الثلاثى الذى يستهدف توريد الكتكوت والعلف بأسعار ثابتة مناسبة ، مقابل توريد حوالى ٦٠٪ من الانتاج بأسعار تعاقدية ثابتة ، الا أن هذا المشروع لم ينجح نظرا لأن الشركات التى عهد اليها بتوريد الكتكوت والعلف للمنتج قامت برفع أسعار هذين المستلزمين تحقيقا لارباح مرتفعة ، ومن ثم لم يتم توريد انتاج بدارى التسمين بالكم المطلوب .

مستوى الكفاءة الانتاجية :

يتمثل انخفاض مستوى الكفاءة الانتاجية فى ارتفاع تكاليف انتاج الوحدة من المنتج (وهو فى هذه الحالة الطن من الوزن الحى) .

وتتصف صناعة بدارى اللحم فى مصر بارتفاع تكاليف الانتاج ، وذلك للأسباب الآتية :

أولا : انخفاض مستوى استخدام عناصر الانتاج ، ويعود ذلك بدوره الى :

x انخفاض السعة المزرعية لمزارع انتاج بدارى اللحم :

وقد تبين من الدراسات الميدانية وجود علاقة عكسية بين السعة وتكاليف الانتاج ، حيث قدرت تكاليف انتاج طن وزن حى من بدارى التسمين بأسعار ١٩٨٢ ، كما يلى :

سعة المزرعة فى الدورة	تكلفة الطن وزن حى بالجنية
اقل من ٥٠٠٠ طائر	٨٩٥
٥٠٠٠ طائر	٨٥٤
١٠٠٠٠ - ٢٤٠٠٠ طائر	٨٤٢
٥٠٠٠٠ طائر	٧٨٩

وتعزى وفورات السعة الى توفر الظروف الملائمة بالمزارع الكبيرة مثل : الادارة الكفء المتفرغة ، والرعاية البيطرية الدائمة ، وتوفير الامكانيات اللازمة لخلط الاعلاف داخل المزرعة بما يضمن ارتفاع نوعيتها ويخفض من تكاليفها ، وتوفر مصادر الطاقة (مولدات

كهربائية) ووسائل النقل ، علاوة على امكانات توفير المدخلات بانتظام ، نظرا لامكانات المزارع الكبيرة وارتفاع قدراتها المالية .

× انخفاض المستوى التكنولوجى :

– فقد بلغ معدل الكفاءة الغذائية ٢.٦ كيلو جرام علف لكل كيلو

جرام وزن حي ، وهو ما يزيد عن المتوسط القياسى بمقدار ٢٥ ٪ .

– كما تصل نسبة النفق الى ٨ ٪ بدلا من ٥ ٪ .

– ويصل الوزن التسويقي الى ١٠.٥ كيلو جرام فى ٨ اسابيع .

ويعود انخفاض المستوى التكنولوجى الى اسباب منها :

– انخفاض كفاءة الادارة .

– عدم توافر العمالة المدربة .

– انخفاض نوعية العلف المستخدم .

× افتقار معظم المزارع لنظم التغذية الحديثة (الاتوماتيكية) بما

يزيد من معدل الفاقد فى العلف .

ثانيا : ارتفاع اسعار المدخلات :

لاشك أن الاعتماد على بيض مخضب مستورد يرفع من تكاليف

شراء الكتكت . كما ان شركات الاعلاف تواجه اى تقلبات فى اسعار

المكونات العلفية ، وانخفاض معدلات استغلال السعة الانتاجية – بأن

ترفع سعر بيع العلف تحت مسميات كثيرة ، مثل النقل والاشراف .

ثالثا : مشكلة السوق :

ان عدم وجود مجازر وثلاجات ، وعدم انتظام البيع عند الوزن

التسويقي الأمثل ، وتأخير التسويق لفترة أطول من الفترة المثلى بسبب

احتكار تجار الجملة – كلها عوامل تؤدي الى زيادة معدلات استخدام

العلف وانخفاض سرعة النمو .

٥) مقترحات تطوير اداء السوق ورفع الكفاءة التسويقية :

تبين من تحليل الانتاج ومستلزماته – ان القطاع الخاص يقوم

بانتاج اكثر من ٨٠ ٪ من بدارى اللحم ، و ٧٥ ٪ من العلف ، و ٦٦ ٪ من

كتناكيت التسمين ، ويملك ثلث طاقة المجازر الآلية .

كما اتضح ان الدولة تتدخل فى ميكانيكية السوق من خلال :

– فرض تسعيرة جبرية على سعر البدارى .

– توريد الذرة لتصنيع الاعلاف بسعر مدعم .

– منح تسهيلات ائتمانية لتشجيع الاستثمار فى هذه الصناعة .

– طرح الدواجن المجمدة المستوردة بأسعار مدعمة .

– اعطاء تراخيص بإنشاء وحدات مراحل الصناعة

– المشاركة فى الانتاج بالنسب المكملة لنور القطاع الخاص .

وان هناك انخفاضا فى الكفاءة الانتاجية يؤدي الى رفع تكاليف

الانتاج ، وبالتالي ارتفاع اسعار المنتج النهائى .

لذلك فلا بد لآى برنامج مقترح ، يستهدف رفع كفاءة هذه الصناعة ،

أن يأخذ فى الاعتبار التركيب السوقى القائم من حيث :

(أ) القطاع الخاص هو الذى يتولى الدور الرئيسى فى هذه

الصناعة .

(ب) ضرورة تعديل السياسات الحكومية المؤثرة فى هذا القطاع .

(ج) ضرورة ايجاد الشكل التنظيمى والمؤسسى الذى يمكنه العمل

على رفع الكفاءة التسويقية وتحسين اداء السوق بهذه الصناعة .

(د) ان يؤدي البرنامج الى زيادة معنوية سريعة فى متوسط استهلاك

الفرد لتخفيف عبء الطلب على اللحوم الحمراء .

وعلى هذا الأساس تتحدد مكونات البرنامج المقترح لرفع الكفاءة

التسويقية وتطوير اداء السوق فى الآتى :

× التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة فى كل مراحل

الصناعة ، بما فى ذلك التوسعات المدرجة فى ميزانية القطاع العام ،

والتراخيص التى تمنح للقطاع الخاص فى السنوات القليلة القادمة .

وذلك يتطلب ما يلى :

– ازالة الاختناقات والمحددات التى تواجه اى حلقة من حلقات

الصناعة ، والتى تؤدي الى ارتفاع اسعار احد مستلزمات الانتاج أو

عدم الاستفادة من طاقات الحلقات الأخرى .

– خفض تكاليف الانتاج من خلال خفض اسعار مستلزمات

الانتاج ، عن طريق خفض التكاليف الثابتة فى حالة التشغيل الكامل

للطاقات الانتاجية المتاحة .

× انشاء البنية الاساسية التسويقية المناسبة للعمل على استقرار الاسعار وكسر احتكار التجار .

× ايجاد الشكل المؤسسي والتنظيمي للسوق الذى يتيح التناسق بين حلقات الصناعة ، وبما يؤدي الى رفع الكفاءة التسويقية ، وخفض الهوامش التسويقية ، ورفع الكفاءة الانتاجية ، ويحقق استقرار توازن العرض مع الطلب على مدار العام .

× تعديل بعض السياسات السعرية والتسويقية والتمويلية الحالية بما يحقق كفاءة اداء السوق .

× رفع الكفاءة الانتاجية لمراحل السوق المختلفة من مستلزمات الإنتاج الى المنتج النهائى .

× وضع سياسة تدريبية للكوادر الفنية ، ورفع كفاءة الادارة ، وتوفير اساليب الانتاج المتطورة ، مع تشجيع زيادة السعة الانتاجية للوحدات أو تكاملها أفقيا .

وفيما يلى عرض للبرنامج التنفيذى المقترح ، من خلال برنامج زمنى يستغرق تنفيذه فترة الخطة الخمسية الثانية ٨٧ - ١٩٩٢ ، والتعديلات المقترحة للسياسات المعاونة لهذا البرنامج ، ثم تحليل الآثار المترتبة على تنفيذه .

البرنامج التنفيذى المقترح :

يتضمن البرنامج التنفيذى المقترح ، الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية المتاحة بجميع مراحل الصناعة ، والذى يؤدي فى نفس الوقت الى تلبية جزء كبير من الطلب الفعال على لحم النواجن .

ومن شأن ذلك تحقيق عدة فوائد منها :

- تخفيض تكاليف الانتاج وبالتالي تخفيض الاسعار والهوامش التسويقية .

- ازالة محددات الاستفادة من الفائض لبعض المستلزمات نتيجة تناسق الانتاج .

ويهدف هذا البرنامج الى الاستغلال الكامل لعنابر التسمين القائمة

بنهاية الخطة الخمسية الثانية اى فى عام ١٩٩٢ ، حيث توجد طاقة معطلة تقدر بنحو ١٣٥ ألف طن من مذبوحات البدارى . ويتطلب ذلك زيادة طاقة محطات الأمهات لانتاج البيض المخضب محليا ، وبلوغ الاكتفاء الذاتى منه ، بحيث يتم تغطية احتياجات معامل التفريخ حتى عام ١٩٩٢ ، ويقتضى ذلك العمل على زيادة عدد وحدات التسمين ، وانشاء العدد الكافى من المجازر الآلية للوفاء باحتياجات ذبح وتبريد وتصنيع مخلفات البدارى المنتجة سنويا .

ويأخذ البرنامج فى اعتباره التوسعات المدرجة فى خطط الشركة العامة للنواجن وشركات القطاع الخاص حتى عام ١٩٩٢ ، بحيث تصبح احتياجات البرنامج عبارة عن الاضافات المطلوبة ، علاوة على الانتاج الحالى المدرج فى خطط القطاعات المختلفة .

كما يقدر البرنامج كميات الاعلاف والمكونات العلفية المطلوبة سنويا للوفاء بالاحتياجات المستهدفة ، وكذلك يضع تقديرا للاستثمارات اللازمة للتوسعات المطلوبة .

ويذكر ان مستوى الانتاج من مذبوحات البدارى سيصل فى عام ١٩٩٢ إلى حوالى ٥٤٠ ألف طن ، تتطلب تغطية احتياجاتها من كتاكيت التسمين ٥٦٨ مليون كتكوت ، تنتج من محطات أمهات سعتها حوالى ٨ مليون أم .

ويحتاج الأمر الى انشاء حوالى ٤٨٠٠ عنبر تسمين اضافى ، سعة كل منها ٢٥ ألف طائر فى السنة (بمعدل ٥ آلاف طائر فى البورة) ، وكذلك انشاء حوالى ٢٥ مجزر الى وملحقاتها من ثلاجات ووحدات تصنيع مخلفات ، بطاقة قدرها ٦٠٠٠ طائر / ساعة أو ١٢.٦ مليون طائر سنويا ، للمجزر الواحد .

ويبلغ حجم العلف المطلوب انتاجه فى عام ١٩٩٢ حوالى ٢.٦ مليون طن ، منها ١.٧ مليون طن ذرة ، ونصف مليون طن كسب فول صويا ، وربع مليون طن مركزات .

ويقدر معدل الزيادة السنوية للانتاج من بدارى اللحم بحوالى ٩٪ سنويا ، وتبلغ الاستثمارات المطلوبة لهذا البرنامج ، خلال الفترة ٨٧ -

١٩٩٢ ، حوالى ٥٧٩ مليون جنيه ، منها ١٦٤ مليون جنيه لمحطات الامهات و ٢٤٠ مليون جنيه لعنابر التسمين و ١٧٥ مليون جنيه للمجازر الآلية .

السياسات المعاونة للبرنامج :

ينبغي اعادة النظر فى السياسات القائمة والتي لها علاقة مباشرة بتنفيذ البرنامج المقترح ، لكى يمكن ضمان نجاحه . وتتعلق هذه السياسات بالهيكل التنظيمى لصناعة الدواجن ، وسياسة انتاج العلف ، والسياسة السعرية ، وسياسة تدريب الكوادر الفنية .

الهيكل التنظيمى والمؤسسى لسوق صناعة الدواجن :

تفتقر صناعة الدواجن فى مصر إلى هيكل تنظيمى أو مؤسسى لتنظيم العلاقات بين حلقات هذه الصناعة . وهناك ضرورة ملحة لوجود مثل هذا الهيكل ، باعتباره اساسا لتحقيق التكامل الرأسى لتطوير وتنمية صناعة الدواجن فى مصر .

ان غالبية الوحدات الانتاجية سواء لمستلزمات الانتاج أو للمنتج النهائى - تتبع القطاع الخاص وهى ذات سعات صغيرة ، وبالتالي لا تتسع بوفورات السعة .

وعلاج هذا الوضع يتطلب ارتباط هذه الوحدات الصغيرة تحت نظام تعاونى ، يتم تشجيعه من خلال دعم حكومى ، وايجاد البنية الأساسية التسويقية . ويمكن بعد ذلك تشجيع النظام التعاقدى بين حلقات الصناعة .

ويمكن القول : إن الحلقة المحددة لصناعة بدارى اللحم فى الوقت الحاضر هى حلقة انتاج العلف ، ومن ثم ينبغي ان يرتبط توزيع التعاقد على توريد الكنكوت وشراء البدارى بسعر متفق عليه مسبقا فى التعاقد على أن تكون حلقة انتاج البدارى هى الأخرى مرتبطة بحلقة المجازر الآلية والثلاجات . والحل النموذجى هو وجود عدد من الشركات الكبرى موزعة جغرافيا على انحاء البلاد ، وكل منها تحوز حلقات انتاج مستلزمات الانتاج والمجازر الآلية . وتقوم الشركات بالتعاقد مع المنتجين الذين يكونون اتحادات تسويقية موزعة جغرافيا فى المحافظات .

ويمكن للنولة ان تعمل على توجيه مراحل السوق نحو هذا الاتجاه ، بما لها من فرص التدخل من خلال توزيع خامات العلف والدعم والتمويل ، والتصريح باقامة المنشآت وتوزيع الأراضى ، علاوة على أنها تنتج جزءا من المستلزمات .

سياسة انتاج العلف وتوعيته واستخدامه :

يتطلب تحقيق أهداف البرنامج المقترح توفير أكثر من ١.٧ مليون طن ذرة فى عام ١٩٩٢ ، ويزيد هذا الرقم اذا كان الهدف هو تغطية الطلب المحلى كاملا ، وهو ١١ كيلوجرام للفرد فى السنة عام ١٩٩٢ . وطبيعى ألا تعتمد هذه الصناعة على استيراد عدة ملايين من أطنان الذرة سنويا ، خاصة اذا اضيف لاحتياجات الدواجن ما تتطلبه الماشية ، وما يحتاجه الاستهلاك البشرى . وبناء على ذلك ، فان قدرة هذه الصناعة على النمو مرهونة بقدرة القطاع الزراعى على زيادة انتاج الذرة ، وفول الصويا محليا وخاصة من خلال التوسع الرأسى . ويمكن تحقيق ذلك عن طريق مضاعفة الانتاج ، باستنباط اصناف جديدة عالية الانتاج .

ولاشك أن طرح كميات كبيرة من أعلاف ذات نوعية رديئة يؤثر على تكاليف الانتاج والأسعار وعقب الدعم ، لذلك فلابد من اتخاذ خطوات سريعة وحاسمة فى هذا المجال ، حتى تبلغ صناعة العلف مرحلة التنافس الذى يؤدى تلقائيا الى طرد النوعية الرديئة .

وقد ثبت وجود فائد فى العلف نتيجة عدم استخدام الأساليب المتطورة مثل الغذايات الأوتوماتيكية ، ونقص الخبرة فى الإدارة وفى أساليب التغذية . وكل هذه المشاكل يمكن التغلب عليها عن طريق ايجاد نظام التكامل الرأسى التعاقدى ، الذى يوفر الاشراف الفنى والتكنولوجيا الحديثة للمزارع الصغيرة .

السياسات السعرية :

لقد تاكد وجود اختلالات سعرية فى قطاع الزراعة بما فى ذلك صناعة الدواجن . ولا يخفى ما لهذه الاختلالات من آثار متشابكة ومعقدة على الانتاج والاستهلاك وتوزيع الدخل ، وغير ذلك من الأبعاد

الاقتصادية والاجتماعية ، ولذلك كان لزاما أن يتم التعرض لتلك المشكلة فى محاولة للتغلب عليها .

لقد حاولت الدولة ولفترة غير قصيرة العمل عل خفض تكاليف الانتاج واستقرار أسعار المستهلك من الدواجن عن طريق دعم مستلزمات الانتاج ، ولكن يبدو ان هذا الأسلوب لم يحقق النتيجة المرجوة ، اذ ما زال سعر المستهلك مرتفعاً نسبياً ، اذا ما قورن بحجم الدعم الموجه للمستلزمات . ولذلك يلزم اعادة النظر فى السياسة السعرية ، بحيث تراعى الاعتبارات التالية :

- ازالة الدعم عن مستلزمات الانتاج بصورة تدريجية .

- توجيه الدعم للمنتج النهائى ، على أن تستفيد منه الفئات المستحقة فقط (بحيث لا يتم توزيع الدجاج المدعوم عن طريق بطاقات التموين التقليدية التى يحملها معظم الافراد ، بصرف النظر عن مدى استحقاقهم للدعم) .

- تشجيع القطاع الخاص على انشاء البنية الأساسية التسويقية من مجازر آلية وثلاجات ، وسوف يؤدي ذلك الى استقرار الأسعار ورفع الكفاءة الانتاجية لهذه الصناعة .

- اعادة النظر فى الأسعار المقررة حالياً ، اذ أنها لا تشجع المنتجين على توريد البدارى للمجازر الآلية ، وتعرضهم لاحتكار تجار الجملة . علاوة على ما يترتب على ذلك من عدم الاقبال على إنشاء هذه المجازر .

سياسة تدريب الكوادر الفنية :

ترتبط مشكلة نقص العمالة - غالباً - بقضية نوعية العمالة وليس بالكم ، وصناعة الدواجن فى الوقت الحاضر تستخدم مستويات مرتفعة من التكنولوجيا ، تحتاج الى توفير النوعية المدربة من العمالة القادرة على الانتاج بكفاءة عالية . ويمكن أن يتم ذلك من خلال برنامج تدريبى يعمل من قبل الشركات والمستثمرين ، ويشمل التدريب الميدانى المتطور فى المعاهد العلمية الزراعية والمدارس الزراعية ، وكذلك تدريب العمال

٣٦٠

لإيجاد العامل الماهر المدرب القادر على التعامل مع العلاقات الانتاجية بين المدخلات فى هذه الصناعة .

الآثار المترتبة على تنفيذ البرنامج المقترح :

يمكن تلخيص الآثار الايجابية المتوقعة - نتيجة لتنفيذ البرنامج المقترح وتعديل السياسات المعاونة للبرنامج - فيما يلى :

× يقدر متوسط الطلب الفعال على لحوم الدواجن بحوالى ٩.٧ كيلو جرام للفرد فى عام ١٩٩٢ ، ويحقق البرنامج المقترح ٩٦٪ من الانتاج المحلى ، ومعنى ذلك ان الأمر فى هذه الحالة يحتاج الى طرح حوالى ٣.٠ كيلو جرام اضافى لكل فرد فى عام ١٩٩٢ ، لاستقرار الاسعار .

× يؤدي الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية لجميع مراحل الصناعة - مع وجود اطار تنظيمى مؤسسى للسوق لتحقيق التكامل الراسى بين حلقات هذه الصناعة - الى استقرار العرض على مدار السنة ، وخفض الهوامش التسويقية ، مما يؤدي فى النهاية الى استقرار الأسعار عند مستويات مناسبة ، تحقق مصالح المنتج والمستهلك معا .

× يحجم القطاع الخاص حالياً عن الاستثمار فى مجالات البنية الأساسية التسويقية ، مثل المجازر والثلاجات ، وكذلك مزارع الامهات وتربية الاجداد ، ويرجع ذلك الإحجام إلى الخلل القائم فى السياسة السعرية .

والغاء الدعم عن أسعار مستلزمات الانتاج ، وترك الاسعار للتوازن بين العرض والطلب ، مع دعم المنتج النهائى (بدارى اللحم) مستحقه فقط - سوف يشجع القطاع الخاص على الاستثمار فى المجالات المشار اليها ، كما يعمل على توفير الدعم الموجه للذرة ، والذي يمكن أنذاك أن يتم توجيهه لتمويل التوسعات المطلوبة فى مراحل الصناعة ، وفقاً للبرنامج المقترح ، بأسعار فائدة مخفضة .

× يتوقع أن يحدث وفر فى استهلاك الاعلاف نتيجة للاستغلال الكامل للسعات الانتاجية لمراحل الصناعة واستكمال البنية الأساسية التسويقية ، حيث يترتب على ذلك ارتفاع الكفاءة الغذائية من ٢.٦ كيلو

جرام علف / كجم وزن حي الى ٢ كيلو جرام علف لكل كيلو جرام وزن حي ، ويتحقق بذلك وفر في العلف مقداره ٢٧٠ الف طن في عام ١٩٩٢ .

× تعمل وفرة الدواجن - في صورة مذبوحات معبأة ومغلقة - على استقرار الاسعار ، نظرا لتحقيق تجانس نوعية السلعة وسهولة تحديد السعر .

× يحقق التنفيذ الكامل للبرنامج المقترح خفضا في تكاليف انتاج كل من مستلزمات الانتاج والمنتج النهائي (البدارى) . وطبيعى أن يحدث ذلك نتيجة للاستغلال الكامل للسعات الانتاجية ، وما يترتب عليه من انخفاض التكاليف الثابتة لوحدة المنتج ، علاوة على انخفاض التكاليف المتغيرة نتيجة انخفاض معدل استهلاك العلف ، بسبب ارتفاع معدلات التحويل الغذائي .

ويقدر الانخفاض المتوقع في تكاليف انتاج الطن من بدارى اللحم بحوالى ٢١.٥ ٪ ، ويمثل هذا الانخفاض مجموع الخفض الذى يحدث في تكاليف انتاج ثلاثة مصادر هي : الكتكوت ٤ ٪ ، والتكاليف الثابتة ٣.٥ ٪ ، والتغذية ١٤ ٪ . ويمكن تفسير ذلك على النحو الآتى :

- انخفاض سعر الكتكوت بنسبة ٣١٪ في عام ١٩٩٢ ، أى من ٥٨ قرش الى ٤٠ قرش بأسعار عام ١٩٨٥ . وهذا الخفض يسرى على حوالى ٥٨٪ من جملة المعروض من كتاكيت التسمين . فاذا علم أن سعر الكتكوت يمثل ٢٠٪ من تكاليف انتاج طن بدارى اللحم ، فتكون نسبة الانخفاض المتوقع هي $٠.٢٠ \times ٠.٣١ \times ٠.٥٨ =$ حوالى ٤٪ .

- تمثل التكاليف الانتاجية الثابتة (الاهلاك - الصيانة - العمالة الدائمة - ايجار المزرعة - الادارة - الفائدة على رأس المال) حوالى ١٤٪ من تكاليف انتاج طن بدارى اللحم . وقد تبين أن هناك طاقة معطلة في السعات الانتاجية الحالية تقدر بنحو ١٣٥ الف طن ، أو ما يعادل ٢٥٪ من جملة الانتاج المقدّر لعام ١٩٩٢ . وبما أن الزيادة في استغلال السعات الانتاجية الحالية تعادل خفضا في التكاليف الثابتة

لانتاج طن بدارى اللحم ، فسوف تكون نسبة الخفض المتوقع في التكاليف الثابتة هي $٠.١٤ \times ٠.٢٥ =$ ٣.٥٪ .

- تمثل تكاليف التغذية حوالى ٥٦٪ من تكاليف انتاج طن من بدارى اللحم . وبما أن تطوير صناعة الدواجن سوف يؤدي الى رفع الكفاءة الغذائية بنحو ٢٥٪ ، فتكون نسبة الخفض المتوقع في تكاليف التغذية هي $٠.٥٦ \times ٠.٢٥ =$ ١٤٪ .

البيض

الانتاج :

على الرغم من عدم استقرار مستوى انتاج البيض خلال الفترة ما بين ٧٠ - ١٩٨٣ ، إلا أن معدل الزيادة السنوية في الانتاج كان مرتفعا نسبيا ، حيث بلغ ١١.٥٪ من متوسط الانتاج خلال الفترة المشار اليها . ومقارنة انتاج البيض ولحوم الدواجن ، خلال الفترة نفسها ، يلاحظ أن معدل الزيادة في انتاج البيض كان أعلى من معدل الزيادة في انتاج لحوم الدواجن ، والتي بلغت حوالى ٣.٥٪ فقط من متوسط انتاج الفترة . ويعكس ذلك علاقة المدخلات بالمخرجات ، معبرا عنه بالنسبة السعرية للعلف وكل من البيض ولحوم الدواجن ، حيث يقبل المنتجون على التوسع في الناتج الذى تكون تلك النسبة السعرية في صالحه .

وقد شهدت السبعينات والثمانينات تحول كثير من عتابر التسمين الى انتاج البيض والعكس ، بسبب تغير العلاقات السعرية المشار اليها ، كما كان للقرارات الوزارية بإيقاف التوسع في أحد الأنشطة أثر في ذلك التحول ، كما حدث في عام ١٩٨٢ عندما صدر قرار بعدم انشاء عتابر تسمين جديدة وتحول المنتجون للتوسع في انتاج البيض .

ولقد حدثت طفرة في انتاج البيض خلال الفترة ٨٢ - ١٩٨٥ ، حيث زاد الانتاج بمعدل ٢٥٪ في السنة ، وقد أدى ذلك الى زيادة العرض . ولما كانت هناك موسمية للطلب بين الشتاء والصيف ، فقد ظهرت تقلبات سعرية كبيرة ، وتضرر المنتجون من عدم وجود هامش ربح مشجع على استمرار الانتاج في بعض الفترات ، حيث يرتفع السعر شتاء وينخفض صيفا .

وقد زاد عدد عنابر البيض من ١٠٨١ اعتباراً عام ١٩٨١ الى ٢٧١٦ اعتباراً عام ١٩٨٣ ، ثم الى ٥٧٠٠ اعتباراً عام ١٩٨٥ .

وإذا استبعدنا الانتاج الريفي وكذا بيض التفريخ ، نجد أن الانتاج الفعلي قد بلغ حوالى ٢٥٣٠ مليون بيضة فى عام ١٩٨٥ . وبما أن السعة الانتاجية لمزارع البيض تبلغ حوالى ٥١٧٧ مليون بيضة ، فمن ثم توجد طاقة معطلة تبلغ نحو ٣٢ ٪ . وبمعنى آخر يبلغ عدد العنابر المرخص بإنشائها حوالى ٥٧٠٠ عنبر ، يعمل منها حوالى ٤٥٤٤ عنبر ، بينما الباقى وقدره ١١٥٦ اعتباراً معطلا ، إما لأنه ما زال تحت الانشاء أو تحت التشغيل ، أو لنقص العلف ، أو لأسباب أخرى شبيهة بالأسباب المذكورة بالنسبة ليدارى اللحم .

وجود طاقة انتاجية معطلة يعنى ارتفاع ما تتحمله وحدة الناتج من التكاليف الثابتة (الاملاك - الصيانة - الادارة - الفائدة على رأس المال - العمالة الدائمة) .

ويمثل انتاج القطاع العام (الشركة العامة للدواجن) حوالى ١٤٪ من جملة انتاج صناعة البيض . حيث بلغ انتاج الصناعة حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى عام ١٩٨٥ ، منها حوالى ٥٠٠ مليون بيضة من انتاج القطاع العام .

الاستهلاك :

كانت تغطية استهلاك البيض تتم دائماً من الانتاج المحلى ، ماعدا الفترة ما بين ٧٩ - ١٩٨٣ ، حيث استوردت خلالها كميات محدودة من البيض ، تراوحت بين ٢٠ - ٤٠ مليون بيضة سنوياً . ثم صدرت بعد ذلك قرارات بمنع استيراد بيض المائدة ، عندما تضاعف حجم الانتاج المحلى .

وقد زاد استهلاك البيض بمعدل سنوى بلغ حوالى ١٧.١٪ ، وهو ما يقرب من معدل زيادة استهلاك لحوم الدواجن ، والذي بلغ ٦.٧٪ ، إلا أن معدل نمو انتاج لحوم الدواجن كان أقل من معدل نمو انتاج البيض خلال الفترة ما بين ٧٠ - ١٩٨٠ ، مما أدى الى استمرار استيراد لحوم الدواجن ، وتوقف استيراد البيض ، كما أدى الى

ارتفاع متوسط استهلاك الفرد ، حيث كان ٢٦ بيضة فى السنة عام ١٩٧٠ ، وبلغ حوالى ٨١ بيضة فى عام ١٩٨٠ .

لقد تناقصت الأهمية النسبية لانتاج القطاع الريفي المنزلى من البيض ، حيث كانت تمثل حوالى نصف الانتاج الكلى من البيض فى عام ١٩٧٠ ، وأصبحت لا تزيد على ٢٥ ٪ منه فى عام ١٩٨٥ . وقد حدث الشئ نفسه بالنسبة للاستهلاك البشرى من البيض الناتج من القطاع الريفي ، إذ لم تزد نسبته عام ١٩٨٥ على ١٩.٥ ٪ ، بعد أن كان معظم الاستهلاك من انتاج القطاع الريفي المنزلى ، فإذا علم أن ٨٠ ٪ من انتاج القطاع الريفي المنزلى من البيض تستهلكه الأسرة الريفية ، اتضح ان تأثير الانتاج الريفي من البيض على جملة المعروض فى السوق ضئيل جداً .

توقعات الاستهلاك :

لكى يمكن اجراء تقدير لتوقعات الاستهلاك من البيض حتى عام ٢٠٠٠ كمؤشر لحجم السوق ، وللتنبؤ بنسب الاكتفاء الذاتى ومتوسط استهلاك الفرد ، لابد من التعرف على العوامل الرئيسية للطلب الفعال على البيض وهى : معدل النمو السكانى ، ومعدل نمو الدخل الفردى ، ومرونة الطلب الداخلية على سلعة البيض . وأخذاً بمؤشرات نتائج تنفيذ الخطة الخمسية ، يتبين ان معدل نمو الناتج المحلى الاجمالى كان ٦.٦٪ ومعدل نمو السكان ٢.٧٪ ، أى ان معدل نمو نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى كمؤشر للدخل هو ٣.٩٪ سنوياً .

ولقد أمكن تقدير نوال استهلاك البيض لكل من الحضر والريف باستخدام نتائج بحث ميزانية الأسرة عام ١٩٨١ / ١٩٨٢ ، وتشير التقديرات الى ما يلى :

أن ارتفاع الدخل الفردى بنسبة ١ ٪ يؤدى الى زيادة الطلب على البيض بنسبة ١.٣ ٪ فى الحضر ونسبة ٠.٤ ٪ فى الريف . ولعل ارتفاع مرونة الطلب الداخلية على البيض فى الحضر كان أحد العوامل التى شجعت المنتجين فى الآونة الأخيرة على التوسع الكبير فى الانتاج . فقد أدى ارتفاع الطلب بمعدلات كبيرة مع ارتفاع الدخل الى ارتفاع

اسعار البيض ، وتحقيق ارباح شجعت المنتجين على التوسع فى انتاج البيض ، الا أن السنتين الأخيرتين قد شهدتا تحولا كبيرا عن هذا الاتجاه ، حيث أدى التوسع فى العرض الى انخفاض الأسعار .

أما فى الريف فمرونة الطلب الداخلية على البيض منخفضة ، لاعتماد السكان الريفيين على استهلاك البيض من انتاج الأسرة ، حيث ينخفض متوسط دخل الفرد فى الريف عن مثيله فى الحضر .

وإذا اعتبرنا أن سكان الريف يتساوون فى العدد حاليا مع سكان الحضر ، فيمكن تقدير متوسط معامل مرونة مرجح بحساب المتوسط الحسابى البسيط لمعامل المرونة فى كل من الحضر والريف ، أى أن متوسط معامل المرونة الداخلية للبيض يبلغ حوالى ٨٤ ٪ .

وعلى ذلك يقدر المعدل السنوى للزيادة فى استهلاك البيض بحوالى :

$2.7 + 3.9 \times 0.84 = 6\%$ سنويا ، أى معدل نمو السكان + معدل نمو الدخل الفردى \times مرونة الطلب الداخلية على البيض ، وذلك بفرض ثبات اسعار البيض ، وكذا أسعار السلع البديلة .

وإذا اعتبرنا أن سنة ١٩٨٥ هى سنة الأساس وحسبت توقعات الاستهلاك من البيض حتى عام ٢٠٠٠ ، فإنه يتضح أن الطلب على البيض سوف يزيد فى عام ٢٠٠٠ عن الطلب الحالى بأكثر من ٦٠ ٪ ، حيث أن جملة الاستهلاك كانت ١٩٩ ألف طن فى عام ١٩٨٥ ، ويتوقع له أن يبلغ ٤٧٧ ألف طن فى عام ٢٠٠٠ . كما يتوقع أن يبلغ متوسط الاستهلاك الفردى حوالى ١٣٤ بيضة فى السنة عام ٢٠٠٠ ، بعد أن كان حوالى ٨٣ بيضة فى ١٩٨٥ .

وإذا استمر معدل الانتاج على ما هو عليه حاليا ، أى ٥.١١ ٪ سنويا ، وهو ما يعنى زيادة سنوية مقدارها ٣.٨١ ألف طن (أى ٧٦ مليون بيضة) ، يخصم منها ١٥ ٪ للتفريخ ، فيتبقى ٨٥ ٪ ، أى حوالى ٣.٢٤ ألف طن (أى ٦٥ مليون بيضة) ، فمعنى ذلك أن الانتاج المتوقع عام ٢٠٠٠ من القطاع التجارى سوف يبلغ حوالى ٤٩٥٥ مليون بيضة ، بما لا يكفى الاستهلاك المتوقع فى ذلك العام المقدر بحوالى

٩٥٤٠ مليون بيضة ، أى بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٢ ٪ ، كما أن هذا الانتاج المتوقع ، من الاتجاه الزمنى العام ، يقل عن الطاقة الكاملة للمزارع الحالية ، وهى ١٧٧ مليون بيضة .

الا أن كفاية الانتاج فى عام ٢٠٠٠ مرونة بالتوسع فى انتاج البيض الذى تحدده تكاليف الانتاج ، وتوفر هامشا ربحيا يناسب المنتجين ويشجعهم على التوسع فى الانتاج ، علاوة على المحددات الأخرى مثل : وفرة مواد العلف ، وكثايت البيض أو الامهات ، أو البيض المخصب المستورد .

القنوات التسويقية :

يسوق البيض عادة من باب المزرعة الى تاجر وسيط متخصص موجود فى مناطق الانتاج ، وفى العادة يوجد تعاقد بين التجار والمنتجين لتوريد كمية معينة اسبوعيا ، ويحدد فى العقد سعر البيض ، وتاريخ التوريد ، ومتوسط وزن البيضة (٥٠ - ٦٠ جم) ونوع الصوانى ، وسعر البيض المشروخ أو المحتمل كسره .

ويتحمل المنتج عادة تكاليف مواد التعبئة ، بينما يتحمل التاجر النقل والتحميل .

وغالبا ما يكون للتاجر مستودعات للبيع بالتجزئة فى المدن القريبة ، أو يقوم بتوزيع البيض على تجار تجزئة آخرين فى المدن ، أو يكون لديه تعاقدات مع الفنادق والمستشفيات والمطاعم ، وتجار المواد الغذائية غير المتخصصين (البقالين) .

أما انتاج الشركة العامة للدواجن ، فيباع فى المجمعات الاستهلاكية بسعر يقل من سعر السوق عادة بحوالى ١-٣ قروش للبيضة .

هذا وقد أنشأت بعض شركات الأمن الغذائى منافذ توزيع خاصة بها للبيع بالتجزئة ، للتخلص من الهوامش التى يحصل عليها الوسطاء ، كما تتعامل بعض الشركات مع تجار التجزئة مباشرة دون وجود وسطاء للجملة .

الهوامش التسويقية والانتشار السعري :

تؤكد دراسة الانتشار السعري للبيض فى عام ١٩٨٥ أن ربح منتج

العلف بلغ ٦.٨ ٪ من سعر البيع للمستهلك ، بينما كان هامش ربح منتج البيض ٦.٧ ٪ . ويشير ذلك الى وجود خلل كبير فى الكفاءة التسويقية ، فقد كان المنتظر أن يحصل منتج البيض على هامش ربحى أعلى من هامش منتج العلف ، اذ أن منتج البيض هو الذى يتحمل مخاطرة الانتاج ، علاوة على تعرضه لمشاكل الاحتكار فى سوق الجملة ، مما يعمل على تخفيض هامشه الربحى ، بالإضافة الى تعرضه لتقلبات أسعار وعرض مخرجات ومدخلات صناعة البيض ، نتيجة لقياب التكامل الرأسى بين مراحل السوق فى نظام تعاقدى يحقق الاستقرار .

وعلى الجانب الآخر ، نجد أن منتج العلف يحصل على هامش ربحى مرتفع نسبيا ، على الرغم من أنه يحصل على الذرة بسعر ثابت مدعم من الدولة ، كما أنه يتمكن من التحكم فى سعر بيع العلف ، ورغم أن هذا السعر يتحدد بواسطة لجان من وزارة الزراعة ، تحدد فيه هامشا ربحيا يبلغ ١٥ ٪ من سعر البيع ، غير أن المنتج يستغل ظروف نقص المعروض من الأعلاف ، ويضيف الى سعر البيع بعض البنود التى يتحملها منتج البيض ، مثل قيمة اشراف وما شابه ذلك .

ومن أسباب ارتفاع سعر العلف ايضا ، وجود طاقات معطلة بالمصانع نتيجة عدم التشغيل الدائم للطاقات الانتاجية - مما يرفع التكاليف الثابتة لتصنيع العلف .

ويلاحظ ايضا أن هامش ربح التجزئة بلغ ٤.٨ ٪ ، وهى نسبة مرتفعة اذا قورنت بالخدمات التى يقدمها تاجر التجزئة . فهو يتسلم البيض فى الصوانى الكرتونية ولا يضيف أى منفعة شكلية أو زمانية أو مكانية للسلعة ، سوى العرض فى المحل وما يتبعه من تكاليف عمالة ، وبعض المصروفات الأخرى للمحل .

اما بالنسبة للمنتج ، فهناك ارتفاع فى تكاليف الانتاج يرجع الى نقص الكفاءة الانتاجية ، وارتفاع أسعار مستلزمات الانتاج .

المعوقات التسويقية :

نستعرض فيما يلى تحليلا لأهم المعوقات التسويقية فى مجال

البيض :

السياسة العلفية : هناك ثلاثة انماط من العلائق تستخدم لانتاج البيض فى ثلاث مراحل من عمر الدجاج البياض وهى : علائق لكتاكيت البياض فى المرحلة الأولى من النمو ، وتسمى عليقة بادئ . وعلائق لدجاج التربية فى المرحلة التالية حتى عمر انتاج البيض ، وتسمى عليقة نامى . وعلائق للدجاج البياض ، وتسمى عليقة بياض . وتختلف أسعار علائق انتاج البيض فى السوق المصرى للنمط نفسه ، كما يتضح فيما يلى :

سعر الطن بالجنيه فى عام ١٩٨٤

حد أدنى	حد أقصى	
٢١٠.٤	٢٢٠.٠	عليقة بادئ
١٨٣.٤	١٨٥.٠	عليقة نامى
١٧٧.٤	١٩٥.٠	عليقة بياض

وقد يبدو ان اختلاف السعر انما يعنى اختلاف النوعية ، والحقيقة ان هذا الاختلاف السعرى يرجع الى خلل فى أداء السوق ، اذ أن الدراسات أثبتت عدم معنوية الفروق فى العائد من طن العلف المشتري من مصادر مختلفة ، وذلك يعنى أن ما تعلنه الشركات عن اختلاف نوعية العلف ما هو الا وسيلة لرفع الأسعار .

وتحليل تكاليف انتاج الأعلاف يعتبر أمرا غاية فى الصعوبة ، نظرا لعدم اتاحة الفرصة للباحثين ، أو لغيرهم ، للاطلاع على مكونات العلائق .

وللتغلب على هذه الصعوبة ، أمكن تحليل تكاليف انتاج الأعلاف بالأسلوب التالى :

- من سجلات الادارة العامة للتكاليف بالشركة العامة للنواجن ، تبين أن تكاليف التغذية قد ارتفعت بنسبة ٢٧ ٪ بين عامى ١٩٨٢/٨٢ ، و١٩٨٤/٨٣ ، وعليه فقد استخدمت نفس النسبة لرفع أسعار العليقة عام ١٩٨٤ ، لتقدير سعرها فى عام ١٩٨٥ . وكانت النتيجة كما يلى :

متوسط سعر الطن بالجنيه

	١٩٨٤	١٩٨٥
عليقة بادئ	٢١٥.٢	٢٩٤.٨
عليقة نامى	١٨٤.٢	٢٥٢.٤
عليقة بياض	١٨٦.٢	٢٥٥.١

- تم سؤال منتجي الأعلاف عن الأهمية النسبية لقيمة كل من :
المواد الخام ، وتكاليف التصنيع ، وهامش الربح فى سعر البيع ، وتبين
انها تمثل ٧٠ ٪ و ١٥ ٪ و ١٥ ٪ ، على الترتيب ، ومن ثم أمكن اجراء
تحليل لتكاليف انتاج كل نوع من أنواع الأعلاف بأسعار عام ١٩٨٥ ،
كما يلى :

	قيمة المواد الخام	تكاليف التصنيع	هامش الربح	سعر الطن
عليقة بادئ	٣٠٦.٣٦	٤٤.٣٢	٤٤.٢٢	٢٩٩.٨٠
عليقة نامى	١٧٦.٦٨	٣٧.٨٦	٣٧.٨٦	٢٥٢.٤٠
عليقة بياض	١٧٨.٥٦	٢٨.٢٧	٢٨.٢٧	٢٥٥.١٠

- تم حساب نصيب البيضة الواحدة من استهلاك الأعلاف
باستخدام بيانات المعاملات الفنية لثلاث مزارع لانتاج البيض ، طاقة
كل منها ١٥ مليون بيضة ، منها مزرعتان تابعتان للقوات المسلحة ،
والمزرعة الثالثة تتبع رابطة منتجي الدواجن :

القوات المسلحة

محطة محطة رابطة الجمل	ما يخص البيضة
انشاء هاكستب منتجى	الواحدة
الدواجن	بالجرام

الانتاج السنوى

للبيض الملون ١٤.٠٥ ١٣.٦ ١٣.٨ ٤٠.٤٥

الاستهلاك السنوى للأعلاف بالطن :

عليقة بادئ	٨١	٨٦	٣٧	٢٠٤	٥.٠٤
عليقة نامى	٢٦٨	٢٥٣	٤٠.٣	٩٢٤	٢٢.٨٤
عليقة بياض	٢٠١٢	١٩٣٢	٢٣٧٥	٦٣١٩	١٥٦.٢٢

- أمكن بعد ذلك حساب قيمة الأعلاف المستهلكة فى انتاج البيضة
الواحدة وتحليل مكونات هذه التكاليف كما يلى :

نصيب سعر قيمة الانتشار السعري لقيمة العلف بالمليم	عليقة بادئ	عليقة نامى	عليقة بياض
البليضة الطن العلف	٥.٤	٢٢.٨٤	١٥٦.٢٢
بالجرام جنيه المستهلك مواد خام تكاليف هامش	٢٩.٤٨	٢٥٣.٤	٢٥٥.١
فى انتاج البليضة بالمليم	١.٤٩	٥.٧٦	٢٩.٨٥
	١.٠٤٢	٤.٠٣٢	٩٧.٨٩٦
	٠.٢٢٤	٠.٨٦٤	٥.٩٧٧
الجملة	٤٧.١٠	٢٢.٩٧	٧.٠٦٥

وجدير بالذكر ان ما يخص البيضة الواحدة من الأعلاف هو محصلة
لمعدلات انتاج البيض وكفاءة التحويل الغذائى ، وهما انعكاس لكفاءة
الادارة ، وهكذا نجد - من البيانات الميدانية - أن تلك المعدلات تتفاوت
بين الحدين الأعلى والأدنى لمشروع الحجم النمطى (١٥ مليون بيضة) ،
كما يلى :

معدل التحسين المطلوب	الحد الأدنى للكفاءة	الحد الأعلى للكفاءة	
١.٨	١٣.٨	١٤.٠٥	الانتاج السنوى للبيض بالمليين
١٦.١	٢٨١٥	٢٣٦٢	استهلاك الأعلاف بالطن
١٧.٦	٢٠٤.٠	١٦٨.١	نصيب البيضة من العلف بالجرام

وذلك يعنى وجود مجال لخفض تكاليف العلف بنسبة تبلغ حوالى
١٧.٦ ٪ فى المتوسط عن المستوى الحالى . وإذا تم ذلك فسوف يؤدى
الى خفض سعر البيع للمستهلك وزيادة هامش المنتج فى نفس الوقت .
ويبدو ان هذا التحسين ينتج مع الرقابة على نوعية الأعلاف وتحسين
كفاءة الادارة معا .

- تبين ايضا من تحليل البيانات الميدانية ان هناك ، فى المتوسط ،
٤ جنيه تحميل و ٨ جنيه نقل ، تحمل على كل طن من الأعلاف ، من
٣٦٥

باب المصنع الى باب المزرعة فى القطاع الخاص ، ولا يستعيد المنتج منها الا ٦٠ قرش هى قيمة بيع أجولة تعبئة الطن (٢٠ شيكارة 3×3 قروش للشيكارة) . ويلاحظ ان مبلغ ١٢ جنيه للتحميل والنقل يمثل نحو ٦-٧٪ من سعر العلف ، وهى نسبة مرتفعة ، ولذلك يمكن القول ان التكامل الرأسى لمراحل السوق يعمل على خفض هذه التكاليف عن طريق تغيير تكنولوجيا التعبئة والنقل .

السياسة السعرية والتقلبات الموسمية للطلب :

يمكن القول بصفة عامة ، ان الطلب على البيض يزيد شتاء ويقل صيفا . فاذا اعتبر الانتاج متماثلا ومستعرا على مدار السنة ، فالنتيجة الطبيعية هى ارتفاع سعر البيض للمستهلك شتاء وانخفاضه صيفا ، وتكون الاسعار مستقرة الى حد كبير فى الفترة من يناير الى ابريل ، ويعنى ذلك ان هناك تعادلا بين العرض والطلب ، ثم ينخفض السعر صيفا ليبلغ ادناه فى مايو ويونيو ، حيث يزيد العرض كثيرا عن الطلب ، ثم يعود السعر الى الارتفاع تدريجيا ليبلغ اقصاه فى شهر ديسمبر ، وهكذا . ويتعرض المنتجون - بسبب هذه الدورة السعرية - لتقلبات وهزات كبيرة ، تؤدى فى بعض فترات السنة للخسارة بسبب زيادة التكاليف عن السعر .

ومن جهة أخرى ، فقد زاد سعر البيض للمستهلك بمعدل يقرب من ٢٦٪ سنويا ، خلال الفترة ٧٨ - ١٩٨٢ . ولما كانت اسعار المراحل التسويقية تشتق غالبا من سعر المستهلك ، فان ارتفاع سعر البيض هو أحد الأسباب الرئيسية للطفرة التى حدثت فى الانتاج خلال الثمانينات ، حيث حدثت توسعات ضخمة فى مزارع انتاج البيض .

وبالنسبة للتسعير ، نجد ان الدولة تقوم بعرض انتاج الشركة العامة للدواجن من البيض (ويمثل ١٥ - ٢٠٪ من جملة الانتاج) فى المجمعات الاستهلاكية والجمعيات الفتوية ، بأسعار ثابتة ومستقرة تقل عن أسعار السوق .

أما القطاع الخاص ، وهو الذى ينتج حوالى ٨٠-٨٥٪ من جملة

الانتاج من البيض ، فلا يخضع الا لتسعيرة ودية متفق عليها بين وزارة التموين والمنتجين ، ولكنها فى أغلب الاحيان لا يتم الالتزام بها لسببين هما :

- ارتفاع السعر شتاء نتيجة زيادة الطلب كثيرا عن العرض .

- ارتفاع تكاليف الانتاج بما لا يحقق هامش ربح مجز عند الالتزام بالأسعار الودية .

والسبب فى ارتفاع تكاليف الانتاج ، هو انخفاض الكفاءة الانتاجية وارتفاع المدخلات ، قد ارتفع سعر العلف بنسبة ٣٦٪ خلال ١٩٨٣ - ١٩٨٤ ، كما ان الألبان والمطهرات لا تخضع لسوق منظم ومتوازن . فعلى سبيل المثال : يبلغ نصيب البيضة من تكاليف استخدام الألبان ٠.٨ ملجم فى مزارع الشركة العامة للدواجن ، بينما يصل الى حوالى ٢.٦ ملجم فى مزارع القطاع الخاص . ويرجع ذلك الى أن القطاع الخاص يخضع لتحكم ونسقاء توريد الألبان والمطهرات ، والذين يضيفون هامش ربحية عالية ، مع ضعف الرقابة ، وعدم كفاية انتاج القطاع العام ، كما ان وكلاء الشركات الأجنبية يستغلون وجود مشكلة سعر الصرف وبيالغون فى رفع اسعار تلك الكيماويات .

كما يتحمل القطاع الخاص فوائد قروض تبلغ حوالى ٨.٥ ملجم للبيضة الواحدة ، أو ما يساوى نحو ١٠.٥٪ من تكلفة انتاج البيضة . وعلاوة على ما تقدم ، يلاحظ وجود تباين واضح فى أسعار كتاكيت دجاج البيض . فبينما يبلغ نصيب البيضة المنتجة فى الشركة العامة للدواجن ٣.٢ ملجم من سعر شراء كتكوت البيض . نجد ان هذا الرقم يصل الى ٤.٥ ملجم فى حالة القطاع الخاص ، ويرجع ذلك الى أن الشركة العامة للدواجن تحصل على الكتاكيت من مزارع امهات دجاج البيض ، بينما يحصل القطاع الخاص على تلك الكتاكيت من مفرخات القطاع الخاص التى تنتجها من بيض مستورد ، بسعر يصل الى ١٥٠٪ من سعر القطاع العام .

وبصفة عامة ، نجد أن سعر العلف هو السبب الرئيسى لارتفاع

تكاليف الانتاج ، حيث يصل نصيب البيضة الى أكثر من ٤١ مليم فى القطاع الخاص ، وحوالى ٣٧ مليم فقط للبيضة فى القطاع العام .

الكفاءة الانتاجية :

لاشك أن هناك انخفاضا فى الكفاءة الانتاجية لمزارع انتاج البيض ، اذ أن المزرعة النمطية سعة ١٥ مليون بيضة تتراوح انتاجيتها ما بين ١٣.٨ - ١٤.٥ مليون بيضة سنويا . ويؤدى هذا الانخفاض فى الكفاءة الانتاجية الى ارتفاع تكاليف الانتاج .

كما أن هناك فاقدا فى استخدام العلف لسببين .

أولهما : عدم توافر نظم التغذية المتقدمة مثل المعالف الأوتوماتيكية

فى كثير من المزارع .

وثانيهما : عدم تصنيع العلف فى صورة حبيبات .

وهناك أيضا تحميل للتكاليف بنفقات غير إنتاجية ، تحت بنود مختلفة مثل المصروفات الادارية التى بلغت فى القطاع العام ٨.٦ مليم للبيضة ، وفى القطاع الخاص ٦ مليمات للبيضة ، بأسعار ١٩٨٤ . ويدل ظهور هذه المصروفات على وجود عمالة زائدة محملة على هذه المزارع ، يمكن الاستعاضة عنها باستخدام التكنولوجيا المتقدمة مثل جهاز الحاسب العلمى الشخصى .

نقص المعلومات السوقية :

تساعد نظم المعلومات السوقية على تحسين وتطوير سبل اتخاذ القرار للمؤسسات السوقية ، ومنها سوق صناعة البيض . اذ يحتاج المنتجون للمعلومات السوقية عند التفكير فى الاستثمار طويل الأجل ، وعند تغيير خطط الانتاج ، وايضا لوضع سياسة تسويق المنتج .

كما أن وجود نظام معلومات سوقية يمنع حدوث هزات اقتصادية لصناعة مثل صناعة انتاج البيض .

مقترحات تطوير النظام التسويقي لصناعة البيض :

تتكامل هذه المقترحات مع مقترحات تنظيم سوق بدارى اللحم ، للتشابه بين خصائص صناعة البيض وصناعة بدارى اللحم ، برغم

بعض الاختلافات بين كل منهما . وفيما يلى اهم اوجه التشابه بينهما .

- النمو السريع فى الثمانينات ، مع عدم مقابلة ذلك بسياسات تنظيمية أو هيكل مؤسسى متناسق .

- عدم الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية القائمة بما يرفع تكاليف الانتاج .

- الاعتماد على الحجم الكبير والتكامل الرأسى لحلقات السوق ، لتحقيق الكفاءة التسويقية المثلى .

- يغلب عليهما نشاط القطاع الخاص .

أما جوانب الاختلافات بينهما فهى :

- تتميز صناعة البيض بكبر حجم السعة الانتاجية للوحدات الانتاجية (الحجم الشائع هو ١٥ مليون بيضة للمزرعة) .

- صعوبة مقابلة موسمية الطلب وتقلب اسعار البيض بتنظيم العروض عن طريق التخزين ، بينما يمكن اتباع سياسة تنظيم الكمية المعروضة فى حالة بدارى اللحم .

- معاناة صناعة البيض حاليا من الزيادة الكبيرة فى العرض ، مما ادى الى انخفاض هامش ربح المنتج ، والعلاج الفعال لهذا الموقف هو العمل على خفض تكاليف الانتاج ، كى تتناسب مع السعر .

وفيما يلى أهم مقترحات تطوير النظام التسويقي لصناعة البيض :
التشغيل الكامل للسعات الانتاجية القائمة :

يبلغ حجم الانتاج الحالى من القطاع حوالى ٢٥٣٠ مليون بيضة فى السنة ، تحتاج الى اعلاف تقدر بنحو ٧٠٦ الف طن ، على أساس أن البيضة تحتاج فى انتاجها الى حوالى ٢٠٠ جرام علف فى جميع المراحل .

فاذا كان الهدف هو التشغيل الكامل لعنابر البياض القائمة والبالغ عددها ٥٧٠٠ عنبر ، ومطقتها الانتاجية حوالى ٥١٧٧ مليون بيضة - فسوف تصل احتياجات الاعلاف الى حوالى ١٠٠٤ مليون طن ، بزيادة قدرها نحو ٣٣٤ الف طن علف ، تحتاج الى نحو ٣١٧ الف طن نرة

اضافية .

ويلاحظ انه سبق تقدير الاحتياجات الملفية اللازمة للتشغيل الكامل لطاقة صناعة بدارى اللحم بنحو ٢.٦ مليون طن . ولهذا فالتشغيل الكامل لعنابر التسمين والبياض معا يتطلب توفير نحو (٢.٦ + ١.٠٤) ٣.٦٤ مليون طن من أعلاف النواجن ، وتلك الكمية تحتاج الى نحو ٢.٤ مليون طن من الذرة ، ونحو ٧٢٧ ألف طن من كسب فول الصويا ، وحوالى ٣٦٣ ألف طن من المركزات .

والسمات المتوقعة لمصانع العلف ، فى حالة التشغيل الكامل ، تستوعب هذا الحجم الضخم من انتاج الأعلاف ، ولكن المشكلة تكمن فى ضخامة حجم الواردات المطلوبة من الذرة ، وخاصة عندما يضاف اليها واردات الذرة المطلوبة للانتاج الحيوانى والاستهلاك البشرى ، وتلك التى تستورد كاحتياطى للطوارئ .

وهذا الوضع يدعو الى ضرورة العمل على زيادة انتاج الذرة محليا ، من خلال خطة سريعة يمكن تحقيقها فى مدى قصير ، لبلوغ أكبر درجة من الاكتفاء الذاتى .

وهكذا يتبين ان مكونات علف النواجن هى المحدد الرئيسى للعلاقات السعرية ، ومن ثم حجم المعروض من انتاج كل من بدارى اللحم والبييض .

أما بالنسبة لحجم قطع الامهات المطلوب لتفريخ كتاكيت نجاج البيض ، فيمكن حسابه كما يلى :

- اذا كانت السعة الانتاجية الكاملة هى ١٧٧٥ مليون بيضة ، والمعروف ان كل ١٥ مليون بيضة (متوسط السعة الانتاجية) تحتاج الى ٧٥ ألف نجاجة بياض ، فيكون المطلوب هو ٢٥.٩ مليون نجاجة بياض .

- ولما كانت الأم تنتج فى المتوسط ٧٠ كتكوت ، فيكون قطع الامهات المطلوب هو حوالى ٣٧٠ ألف أم ، تبلغ تكاليفها الاستثمارية للمزارع حوالى ١٨.٤ مليون جنيه .

٣٦٨

ويلاحظ ان معامل التفريخ الحالية والتوسعات المعتمدة ، يمكنها

استيعاب تفريخ البيض المخصب لانتاج كتاكيت نجاج البيض .

إيجاد سعر تعاقدى ثابتة على مدار السنة :

يمكن التغلب على ظهور التقلبات السعرية وتذبذب الهامش الريجى للمنتج بين الصيف والشتاء عن طريق : اتباع نظام تعاقدى ملزم على اساس سعر متوسط لسعرى الصيف والشتاء ، يدفع للمنتج بانتظام طوال العام ، وهكذا يتحقق له نفس الايراد الكلى ، على نحو منتظم ومستقر طوال العام . غير أن هذا الاقتراح لن يتحقق الا فى ظل نظام تعاقدى لجميع حلقات صناعة البيض .

التكامل الرأسى لحلقات الصناعة :

يعمل وجود صيغة تعاقدية لحلقات صناعة البيض على ضمان التكامل الرأسى فى جميع المراحل ، بدءا بتوريد مستلزمات الانتاج وحتى تسويق البيض الناتج . وهذا التكامل الرأسى يحقق استقرار العرض والأسعار ، ويقلل المخاطرة ، ويعمل على تخفيض الهوامش التسويقية .

وهذا النظام يبشر بالنجاح فى صناعة البيض أسرع من صناعة بدارى اللحم ، نظرا لكبر السعة الانتاجية للمزرعة ، مما يسهل دخول المنتجين فى نظام تعاقدى متكامل .

أما اطراف التعاقد ، فيمكن ان تكون التعاونيات ، أو منتجى مستلزمات الانتاج ومنتجى البيض ، كما يمكن لمنتجى العلف القيام بدور المنسق الوسيط فى العقود متعددة الاطراف .

اتباع تكنولوجيا التسويق المتطورة :

نظرا لأن البيض سلعة لا يمكن تخزينها فى صورة طازجة ، تقوم المؤسسات التسويقية فى الدول التى يزيد فيها حجم الانتاج بدرجة كبيرة بحفظ البيض فى صورة مسحوق أو مركزات تستخدم فى الأغراض التصنيعية ، وبهذا يتم الحفاظ على الانتاج وتجنب التعرض للتقلبات السعرية .

غير أن المحدد الأساسى لهذا الأسلوب التسويقى ، هو تقبل السوق لهذه السلعة فى صورتها الجديدة ، واستيعاب الصناعات الغذائية المستخدمة للبيض لهذا الشكل من الحفظ .

رفع الكفاءة الانتاجية :

ويتم من خلال اجراءات متعددة منها : تصنيع العلف فى صورة حبيبات ، واستخدام المعالف الأوتوماتيكية ، ورفع كفاءة الادارة عن طريق برامج التدريب المتطورة ، وتدريب العمالة الفنية . ولاشك ان النظام التعاقدى ، والتكامل الرأسى بين حلقات الصناعة يلعب دورا هاما فى هذا المجال .

الآثار الاقتصادية للبرنامج :

ان استغلال العلاقات القصوى لمعامل التفريخ الحالية ، يعنى بلوغ حجم انتاج ٥١٧٧ مليون بيضة ، بينما توقعات الاستهلاك عام ١٩٩٢ - فى نهاية الخطة الخمسية الثانية - تبلغ حوالى ٥٦٣٩ مليون بيضة ، أى أن البرنامج يحقق نسبة اكتفاء ذاتى حوالى ٨٦.٧ ٪ فى نهاية الخطة الخمسية الثانية ، اذ اعتبر ان انتاج القطاع التقليدى سوف يتلاشى ، فيما عدا جزء محدود للاستهلاك المنزلى من انتاج القطاع التقليدى .

فاذا كان هذا العجز بين انتاج القطاع التجارى وجملة الاستهلاك حوالى ١٣ ٪ من الاستهلاك ، أى حوالى ٨٠٣ مليون بيضة فى عام ١٩٩٢ . واذا كان انتاج القطاع التقليدى حاليا (١٩٨٥) حوالى ١١٥٠ مليون بيضة ، أى حوالى ٩٧٧ مليون بيضة كانتاج صاف صالح للاستهلاك البشرى ، فان انخفاضه فى عام ١٩٩٢ الى حوالى ٨٢ ٪ فى انتاج عام ١٩٩٢ ، يعتبر مقبولا .

ومن جهة أخرى ، اذا تم تنفيذ البرنامج بكل بنوده ، فان حجم الاستثمارات المطلوب ان يتعدى ١٨ مليون جنيه ، على مدى خمس سنوات ، لاجاد قطيع أمهات ، وهذا سيخفض تكاليف انتاج الكتكوت لدجاج البيض ، علاوة على أن تنفيذ البرنامج له آثار غير مباشرة على تحسين الكفاءة الغذائية بنسبة ١٧ ٪ وهذا بدوره يخفض تكاليف

الانتاج . وذلك كله يعمل على رفع قيمة الميزة النسبية ، ويؤدى الى استقرار الأسعار .

جدول (١)

تطور انتاج واستهلاك لحوم النواجن

السنة	الانتاج المحلى بالآلاف طن	الواردات بالآلاف طن	جملة الاستهلاك بالآلاف طن	متوسط استهلاك الفرد بالكم
١٩٨٠	١٣٦	٥٦	١٩٢	٤.٧
١٩٨٥	٢٠٥	٥٤	٢٥٩	٧.٥

جدول (٢)

هيكل عرض لحوم النواجن فى عام ١٩٨٥

البند	الجملة بالآلاف طن	متوسط استهلاك الفرد بالكم	٪ من جملة المعرض
معرض بأسعار محددة : الشركة العامة للنواجن	٣٠	٠.٦٣	٨.٢
الواردات	٥٤	١.١٣	١٥.٠
الجملة	٨٤	١.٧٦	٢٣.٢
معرض بسعر حر : بندى اللحم	٢٥٥	٥.٢٤	٧١.٠
قطاع ريفى منزلى	٣٠	٠.٤٣	٥.٧
الجملة	٢٧٥	٥.٧٦	٧٦.٧
الاجمالى	٢٥٩	٧.٥٢	١٠٠.٠

جدول (٣)

توقعات استهلاك لحوم النواجن فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

السنة	جملة الاستهلاك بالآلاف طن	جملة عدد السكان بالمليون	متوسط استهلاك الفرد كجم
١٩٨٥	٣٥٩	٤٧.٧٧٩	٧.٥٢
١٩٩٠	٤٩٤	٥٤.٥٨٧	٩.٠٥
١٩٩٥	٦٨٠	٦٢.٣٦٥	١٠.٩٠
٢٠٠٠	٩٣٦	٧١.٢٥١	١٣.١٤

جدول (٤)

طاقات معامل التفريخ الحالية والمستقبلية بالمليون

المصدر	الوضع الراهن	توسعات ١٩٨٧	توقعات عام ١٩٩٢	الجملة
الشركة العامة للنواجن	١٢٨	٥٠	٥٠	٢٣٨
القطاع الخاص	٢٠٢	١٣	١١٦	٣٣٠
الجملة	٣٤٠	٦٣	١٦٦	٥٦٨

جدول (٥)

الاستثمارات المطلوبة للبرنامج بالمليون جنيه (البديل الثاني)
(الاستغلال الكامل للطاقات الانتاجية بجميع مراحل الصناعة
بنهاية الخطة الخمسية الثانية)

السنة	محطات أمهات	معامل تفريخ	مخابر تسمين	مجازر آلية	الجملة
١٩٨٥	—	—	—	—	—
١٩٨٧	٢٧,٢٥	—	—	٢٠	٤٧,٢٥
١٩٨٨	٢٧,٣٠	—	—	٢٥	٥٢,٢٠
١٩٨٩	٢٧٣,٠	—	٣٦	٣٠	٩٣,٣٠
١٩٩٠	٢٧,٣٠	—	٦٠	٣٠	١١٧,٣٠
١٩٩١	٢٧,٣٠٠	—	٦٤	٣٥	١٢٦,٣٠
١٩٩٢	٢٧,٣٠	—	٨٠	٣٥	١٤٢,٣٠
الجملة	١٦٣,٧٥	—	٢٤٠	١٧٥	٥٧٨,٧٥

جدول (٦)

توقعات استهلاك البيض في مصر حتى عام ٢٠٠٠

السنة	عدد السكان بالمليون	جملة الاستهلاك بالآلاف طن	بالمليون بيضة	متوسط استهلاك الفرد بالكيلوجرام	عدد (بيضة)
١٩٨٥	٤٧,٧٧٩	١٩٩	٣٩٨٠	٤,٢	٨٣
١٩٨٦	٤٩,٠٦٩	٢١١	٤٣٢٠	٤,٣	٨٦
١٩٨٧	٥٠,٣٩٣	٢٢٣	٤٤٦٠	٤,٤	٨٨
١٩٨٨	٥١,٧٥٤	٢٣٧	٤٧٤٠	٤,٥	٩١
١٩٨٩	٥٣,١٥١	٢٥١	٥٠٢٠	٤,٧	٩٤
١٩٩٠	٥٤,٥٨٧	٢٦٦	٥٣٢٠	٥,٥	٩٧
١٩٩١	٥٦,٠٦١	٢٨٢	٥٦٣٩	٥,٥	١٠١
١٩٩٢	٥٧,٥٧٤	٢٩٩	٥٩٨٠	٥,٢	١٠٤
١٩٩٣	٥٩,١٢٩	٣١٧	٦٣٤٠	٥,٣	١٠٧
١٩٩٤	٦٠,٧٢٥	٣٣٦	٦٧٢٠	٥,٥	١٠١
١٩٩٥	٦٢,٢٦٥	٣٥٦	٧١٢٠	٥,٧	١١٤
١٩٩٦	٦٤,٤٩	٣٧٨	٧٥٦٠	٥,٩	١١٨
١٩٩٧	٦٥,٧٧٨	٤٠٠	٨٠٠٠	٦,١	١٢٢
١٩٩٨	٦٧,٥٥٤	٤٣٤	٨٤٨٠	٦,٣	١٢٦
١٩٩٩	٦٩,٣٧٨	٤٥٠	٩٠٠٠	٦,٥	١٣٠
٢٠٠٠	٧١,٢٥١	٤٧٧	٩٥٤٠	٦,٧	١٣٤

اللحم الحمراء والماشية

تتميز مصر بميزة نسبية في انتاج المنتجات الحيوانية بمعيار التكاليف الاقتصادية لوحدة البروتين الحيواني . ويوضح البيان التالي الارقام القياسية لتلك التكاليف وترتيب المنتجات وفقا لذلك . وهذه المؤشرات تصلح كدليل قياسي لتوزيع الموارد المحدودة على الأنشطة المختلفة مثل : الأعلاف والاستثمارات .

اسماك	لبن	لبن	لحم	لبن	لبن	اللحم
	جاموسى	فريزيان	لواجن	بقرى	جاموسى	الحمره
	تقليدى	تجارى	تقليدى	تجارى		
الرقم القياسى	٩٥	١٠٠	١٠٩	١٢٩	١٥٣	١٨٩
للتكاليف						
الترتيب	(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)	(٦)
	(٧)					(٧)

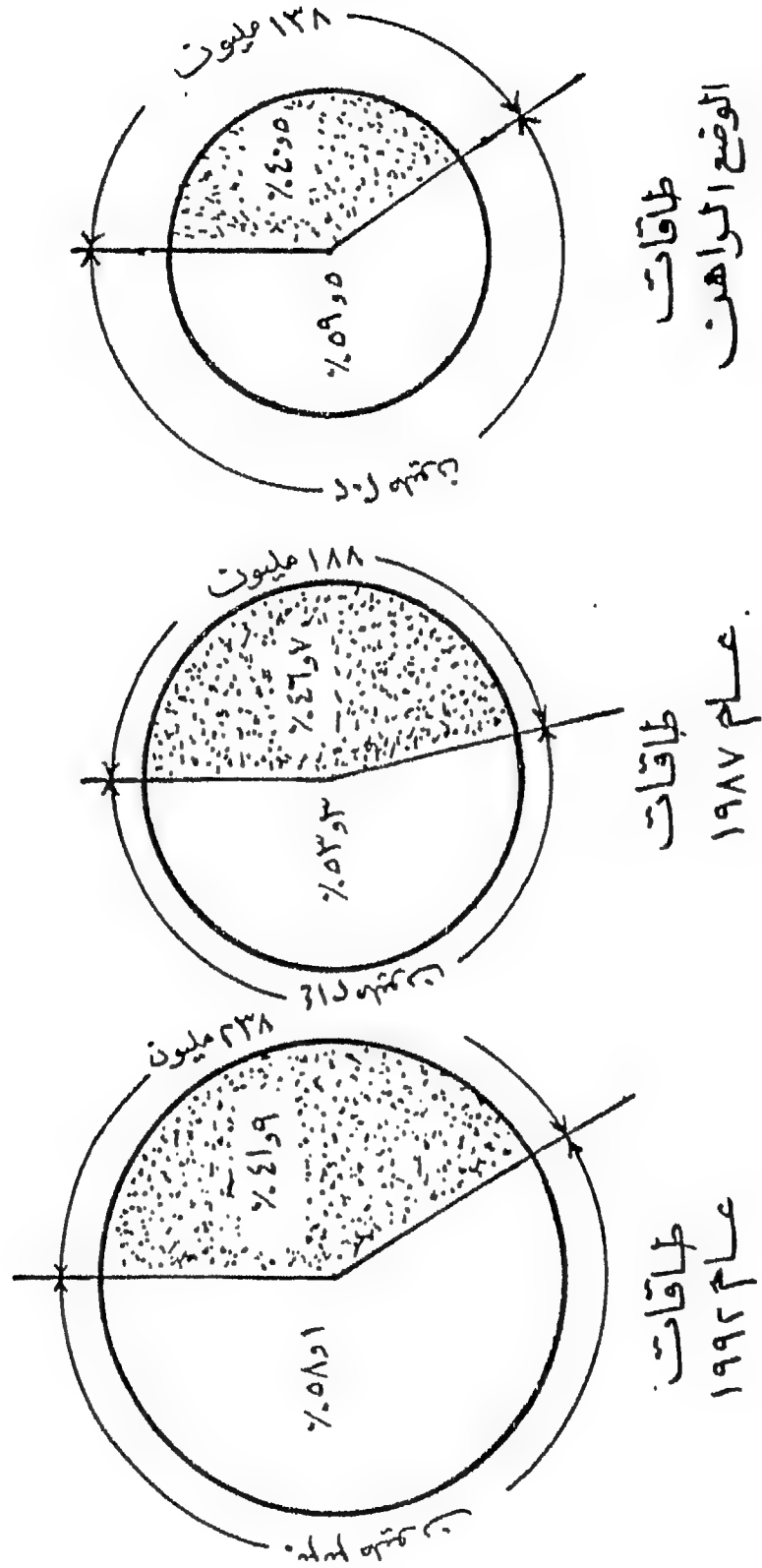
طاقات معامل التفريغ الحالية والمستقبلية للشركة العامة للوجان والقطاع الخاص بالمليون



الشركة العامة للوجان



القطاع الخاص



طاقات
الوضع المراهق

طاقات
عام ١٩٨٧

طاقات
عام ١٩٩٢

تحقيق الاستغلال الكامل للطاقات الانتاجية بجميع مراحل الصناعات بنهاية الخطة الخمسية الثانية
جول (٧)

المدة	(١) عدد السكان بالمليون	(٢) انتاج بدارى ببالف طن	(٣) انتاج بدارى ببالف طن	(٤) انتاج بدارى ببالف طن	الواردات أو العجز على الانتاج مواجهة الطلب ببالف طن	الاكتفاء الذاتى	استهلاك الفرد بالكيلو جرام	
							الكلى	من الانتاج الحلى
١٩٨٥	٤٧.٧٧٩	٣٥٩	٣٨٥	٢٠	٥٤	٨٥.٠٠	٧.٥	٦.٤
١٩٨٧	٥٠.٣٩٣	٤٠٨	٣٦٨	١٤	٤٠	٩٠.٠٠	٨.١	٧.٣
١٩٨٨	٥١.٧٥٤	٤٣٥	٤٠٧	١١	٢٨	٩٣.٠٠	٨.٤	٧.٩
١٩٨٩	٥٣.١٥٢	٤٦٤	٤٣٨	٧	٣٦	٩٤.٠٠	٨.٧	٨.٢
١٩٩٠	٥١.٥٨٧	١٩١	٤٦٨	٥	٣٦	٩٥	٩.٠	٨.٦
١٩٩١	٥٦.٠٦١			٠	٣٧	٩٥	٩.٤	٨.٩
١٩٩٢	٥٧.٥٧٤				٣٩	٩٦	٩.٧	٩.٤

أسس التقديرات

(١) معدل نمو السكان ٢.٧٪ سنوياً

(٢) توقعات نمو الاستهلاك بمبلغ ٦.٦٪ سنوياً منها ٢.٩٪ داخل الفرد ٢.٧٪ زيادة فى السكان ، علماً بأن زيادة داخل الفرد

الحقيقى يمثل معدل الفرد من الناتج المحلى فى الخطة الخمسية ٨٧-١٩٩٢

(٣) انتاج البرنامج من منشوجات البدارى

(٤) متوقع انخفاض الانتاج الرافى الفزى حتى يتلافى فى عام ١٩٩٢

(١) انتاج اللحوم الحمراء :

يتزايد انتاج اللحوم الحمراء فى مصر سنويا بنحو ٥.٥ ألف طن ، وتلك الزيادة تعادل حوالى ١.٧٤ ٪ من المتوسط السنوى للانتاج والذى بلغ نحو ٣١٨.٧ ألف طن خلال الفترة ٧١ - ١٩٨٤ . ويعتبر معدل الزيادة السنوى فى الانتاج منخفضا ، اذا قورن بمعدل الاستهلاك السنوى لنفس الفترة ، والبالغ نحو ٤.٦ ٪ . ومع ذلك فان عرض اللحوم الحمراء من الانتاج المحلى ، يمكن أن يتقلب بين الزيادة والنقص ، ولا يكون اتجاها متزايدا باستمرار انماط الانتاج المحلى :

يعتبر نمط الكندوز (العجول المسمنة) هو النمط الأكثر أهمية فى انتاج اللحوم الحمراء المحلية ، يليه نمط الابقار والجاموس كبير السن . والنمط الشائع وهو العجول المسمنة أعلى نوعية للحوم الحمراء وأعلى تكلفة للانتاج وأيضا أعلاها سعرا للمستهلك . وزيادة الطلب على هذا النمط ترجع الى ذوق المستهلك ، وتوفر القوة الشرائية الناتجة عن زيادة الدخل وسوء توزيعها ، وإلى تشجيع سياسات الدولة لانتاج هذا النمط حيث يقدم معظم العلف المركز المدعم ، وتعطى معظم القروض لهذا النمط الانتاجى .

والمعلوم أن المزارع الصغير هو المنتج للعجول المعدة للتسمين ، ولذلك فإن عرض تلك العجول محدود بعدد الحيوانات التى تقدمها المزارع الصغيرة . ويقوم المسمنون بشراء العجول المعدة للتسمين إما من الأسواق مباشرة أو من خلال وسطاء ، ثم يحصلون من الدولة على علف مدعم السعر وعلى قروض ميسرة ذات فائدة منخفضة لأغراض التسمين . وقد أدت زيادة الطلب على نمط العجول المسمنة إلى دخول مزيد من هؤلاء المنتجين الوسطاء فى هذه الصناعة ، علاوة على دخول شركات الاستثمار والأمن الغذائى والمحليات فى هذه السوق ، بإنشاء مزارع تسمين تعمل على شراء العجول من السوق وتسمينها ، وكل ذلك قد ساهم فى زيادة الطلب على العجول المعدة للتسمين فزاد سعرها

بدرجة كبيرة . فقد كان سعر الكيلو جرام الحى من هذه العجول نحو ٢٤.٥ قرش فى عام ١٩٦٧ ، فأصبح حوالى ٢.٥ جنيه فى عام ١٩٨٤ .

الأعلاف :

يعتبر أهم مكونات علف الحيوان فى مصر البرسيم المصرى كمحصول شتوى ، والعلف المركز ، والأتبان . ويتنافس البرسيم على المساحة مع القطن ، وكذا مع القمح باعتباره محصولا شتويا . وقد زادت مساحة البرسيم المستديم من ١.٢ مليون فدان عام ١٩٦٠ الى ١.٨ مليون فدان فى عام ١٩٨٢ ، وهى زيادة كبيرة اذا ما قورنت بالزيادة التى طرأت على جملة المساحة المنزرعة خلال نفس الفترة ، والمقدرة بنحو ٢٠٠ ألف فدان فقط . وكما توجد زيادة فى الطلب على البرسيم ، يوجد طلب على الأتبان يزيد عن عرضها ، مما جعل سعر تبين القمح فى الصيف يزيد عن سعر الحبوب ، بل إن دراسة اقتصادية قياسية سابقة اثبتت ان انتاج التبين هو العامل المؤثر معنويا فى كمية اللحوم الحمراء من العجول المسمنة من بين باقى مواد العلف الرئيسية . أما بالنسبة للعلف المركز ، فقد أمكن زيادة مخلوط العلف المركز الذى تشرف الدولة على انتاجه وتوزيعه بأسعار مدعمة ، وذلك عن طريق خفض نسبة كسب بذرة القطن الى ٢٥ ٪ وزيادة نسبة النخالة ورجيع الكون الى ٣٠ ٪ والذرة الصفراء المستوردة الى ٢٢ ٪ ، ولكن زيادة انتاج مخلوط العلف المركز عن ١.٥ مليون طن أصبح امرا غير مؤكد ، حيث يتحدد انتاج كسب بذرة القطن بمساحة زراعة القطن ، كما يتحدد انتاج النخالة ورجيع الكون بمساحة زراعة الحبوب المنتجة لها ، علاوة على ذلك ، فمن المتوقع ان يزيد استيراد الذرة الصفراء - لاحتياجات الحيوانات والدواجن والاستهلاك البشرى - على ٣.٥ مليون طن اذا تم التشغيل الكامل لطاقت انتاج الدواجن واللحوم الحمراء .

ويعتبر مخلوط العلف المركز هو أهم المدخلات المدعمة السعر التى تقدم لمنتجى اللحوم الحمراء . وعلى الرغم من انخفاض السعر المدعم

للعلف ، حيث بلغ نحو ١٧٪ من سعر الظل في عام ١٩٧٠ ، كما لم يزد عن حوالي ٢٩٪ من هذا السعر في الفترة ٧٠ / ١٩٨٢ - إلا أنه يبدو أن تقديم علف رخيص لم يؤد إلى زيادة انتاج اللحوم بالدرجة المرجوة . فقد زادت تكاليف دعم العلف المركز لكل طن من اللحوم الحمراء من حوالي ٦٩ جنيه في عام ١٩٧٠ إلى نحو ٤٠٩ جنيه في عام ١٩٨٢ ، ومع ذلك فقد كانت هناك استجابة بطيئة لنمو الانتاج نتيجة هذا الدعم ، وترجع تلك الاستجابة البطيئة إلى وجود خلل هيكلي في نظام الانتاج الحيواني وسياسات التسويق وانتاج العلف وتسويقه .

وأحد أهم الأسباب الهيكلية هو انخفاض الكفاءة الانتاجية للحيوانات المحلية ، كما توجد غالبية القطعان في مزارع صغيرة تقليدية متعددة الأغراض .

واقبال الوسطاء على شراء العجول وتسمينها ، لا يستند إلى الاسس الاقتصادية التي تحكم سوق العرض والطلب ، إذ أن كفاءة تحويل العلف وعائداته الاقتصادي لا يشجع على انتاج اللحوم الحمراء ، ولكن دخول الوسطاء إلى صناعة تسمين العجول يرجع إلى اعتمادهم على الحصول على علف مدعم من الدولة ، وارتفاع اسعار الكندوز في السوق . ومن الملاحظ أن كفاءة تحويل العلف وعائداته الاقتصادي في نمط انتاج اللحوم الحمراء هو أقل الأغراض من حيث الميزة النسبية ، بل أن انتاج اللبن يأتي في مقدمة هذه الأنماط . ولكن في ظل الاسعار المدعومة للعلف ، والاسعار الجارية للمنتجات ، والسياسة الحالية للتوزيع ، التي تحرم المزارع التقليدي صاحب غالبية الثروة الحيوانية من العلف المركز - نجد أن انتاج اللبن من القطعان « الزرابة » الجاموس حول المدن الكبرى ، تعطى أعلى صافي عائد لطن العلف المركز لكل جنيه منفق على العلف (وهو ٥.٥ جنيه) ، مما شجع هؤلاء المنتجين على استخدام الخبز للعلف (ويقدر ما يستخدم لهذا الغرض بنحو نصف مليون طن قمح سنويا) ، بل يقدمون لحيواناتهم ضعف احتياجاتها الغذائية . وبعد انتاج اللبن من القطعان « الزرابة » الجاموس ، يأتي غرض التسمين على علائق جافة ، ونجد أن من

يقومون بهذا النشاط هم مجرد وسطاء يضاربون على سعر العجل المعد للتسمين الذي ينتجه المزارع الصغير التقليدي ، ويستغلون دعم سعر العلف المركز وارتفاع أسعار المنتجات النهائية نتيجة زيادة الطلب عليها ، ويحققون بذلك هوامش ربحية مرتفعة ، لا تعكس الكفاءة الانتاجية الحقيقية أو الخدمات التسويقية التي يقدمونها .

والدليل على وجود اختلالات سعرية نتيجة هذه السياسات ، أن صافي العائد للجنيه المنفق على العلف المركز بالاسعار العالمية يحقق خسارة للاقتصاد القومي من قطعان « الزرابة » (وهي القطعان التجارية لانتاج اللبن الجاموسي) . كما أن قطعان الفريزيان والتسمين تحقق عائدا ضعيفا ، بينما نجد أن انتاج اللبن من الجاموس في المزارع التقليدية هو أفضل الأنماط لاستغلال هذه المدخلات ، غير أن هذه المزارع التقليدية مستبعدة من أولويات توزيع العلف في ظل السياسات الحالية .

٢) الطلب على اللحوم الحمراء :

ارتفعت اسعار اللحوم الحمراء الطازجة بمعدل ١٦٪ سنويا خلال الفترة ٧٠ - ١٩٨٢ ، وكان هذا المعدل أعلى من معدل التضخم الذي بلغ ١٠٪ سنويا خلال نفس الفترة (مقاسا كمعدل لنمو الرقم القياسي لنفقات المعيشة) . وقد حدثت تلك الزيادة في اسعار اللحوم الحمراء على الرغم من زيادة الواردات منها ، والتي بلغت ٢٠.٥٪ سنويا خلال نفس الفترة .

وبالرغم من أن اللحوم المستوردة تباع بأسعار منخفضة مدعومة تقل كثيرا عن اسعار اللحوم المحلية الطازجة - فإن اللحوم المستوردة لم تساهم بأكثر من ١٣٪ من جملة الاستهلاك في المتوسط حتى عام ١٩٧٩ . ورغم زيادة أهميتها النسبية خلال الثمانينات حيث أصبحت تمثل نحو ٢٦ - ٣٠٪ من جملة الاستهلاك ، إلا أن معدلات نمو الطلب تزيد كثيرا عن معدلات نمو العرض ، أي أن معدل نمو الاستهلاك لا يعبر عن معدل نمو الطلب الفعال على اللحوم الحمراء .

ويتكون معدل نمو الطلب الفعال ، بفرض ثبات الاسعار ، من معدل نمو السكان ، مضافا اليه معدل نمو طلب الفرد على اللحوم الحمراء

نتيجة زيادة الدخل الفردي الحقيقي .

ويمكن حساب معدل نمو الطلب ، بضرب معدل النمو الحقيقي فى الدخل الفردي فى مرونة الطلب الدخلى على اللحوم الحمراء ، وهى التى تعبر عن استجابة طلب الفرد من اللحوم لزيادة دخله .

أما بالنسبة لمعدل نمو السكان ، فقد تم تقديره بنحو ٢.٧ ٪ سنويا ، وهناك ما يشير الى ارتفاعه الى نحو ٣ ٪ .

وبالنسبة لمعدل نمو الدخل الفردي الحقيقي ، فيمكن حسابه عن طريق ما حققته خطة التنمية الأخيرة ٨٢ - ١٩٨٧ حتى الآن . فقد بلغ معدل نمو الناتج المحلى الاجمالى ٦.٧ ٪ سنويا . وي طرح معدل النمو السنوى السكان من هذا المعدل ، فان معدل نمو الدخل الفردي الحقيقي يقدر بنحو ٣.٩ ٪ سنويا .

أما المرونة الدخلية للطلب على اللحوم الحمراء ، فقد حسبت من بيانات بحوث ميزانية الأسرة فى مصر للسنوات ١٩٦٥/٦٤ ، ١٩٧٤ / ١٩٧٥ ، ١٩٨٢/٨١ . ويتبين من هذه التقديرات ، ان زيادة الدخل الفردي بمقدار ١ ٪ يؤدي الى زيادة الاستهلاك الفردي من اللحوم الحمراء بنحو ١ ٪ .

وعلى ذلك ، فان معدل نمو الطلب الفعال على اللحوم الحمراء المحلية الطازجة يقدر بحوالى ٦.٧ ٪ سنويا (٢.٧ ٪ معدل نمو السكان + ٣.٩ ٪ معدل نمو الدخل الحقيقي للفرد \times ١) مرونة الطلب الدخلية للحوم الحمراء .

وبالنظر للمتغيرات الاقتصادية الدولية فى عامى ٨٥ و ١٩٨٦ والتى تشير الى انخفاض إيرادات البترول والسياحة وقناة السويس ، وتحجيم القروض الخارجية وخفض حجم الاستثمارات ، وما يترتب على ذلك من ضغط الانفاق الاستهلاكى - فقد قدر بديل آخر كحد أدنى لنمو الطلب على اللحم ، يتضمن معدل نمو حقيقى فى دخل الفرد حوالى ٢ ٪ سنويا فقط ، وهذا يؤدي الى توقع متوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء فى نهاية الخطة الخمسية الثانية ما بين ١٤.٢ كجم كحد أدنى و ١٤.٩ كيلو جرام كحد أعلى .

ولكن الطلب على اللحوم الحمراء يتأثر أيضا بأسعار اللحوم الحمراء المحلية والمستوردة ، وأسعار السلع البديلة ، بالإضافة الى اثر الدخل .

٣) تحليل الكفاءة التسويقية للحوم الحمراء :

تستهدف الدولة العمل على استقرار اسعار اللحوم الحمراء وتنتهج فى سبيل ذلك عدة سياسات سعرية وتمويلية . وتجدر الاشارة الى أن جانبا كبيرا من ارتفاع أسعار اللحوم يرجع الى التضخم .

وتتناول الدراسة - فى هذا الجزء - تحليل الهوامش التسويقية لمراحل السوق المختلفة (المنتج - الجملة - التجزئة) فى ظل سياسة دعم أسعار العلف المركز وتقديم قروض ميسرة بسعر فائدة منخفض (حوالى نصف سعر الفائدة السائد فى السوق) .

ويعتمد التحليل على نشاط انتاج وتسويق العجول الكندوز باعتباره النمط الشائع والأغلب فى الانتاج المحلى من اللحوم البقرى والجاموسى فهو أهم نمط فى جملة انتاج اللحوم الحمراء ، حيث لا تقل نسبته عن ٥٠ ٪ من جملة انتاج اللحوم الحمراء عموما ، وأكثر من ٧٠ ٪ من لحوم الأبقار والجاموس .

سوق المنتج :

تشتري العجول عادة من أسواق الماشية المتخصصة ، ويمثل المزارعون التقليديون فيها المارشحين الرئيسيين للعجول المعدة للتسمين ، والنمط الشائع حتى الآن هو العجول البقرى من الماشية المحلية . وعادة ما تشتري العجول من هذه الأسواق بهدف التسمين على علائق جافة سواء فى القطاع العام أو القطاع الخاص . وتقدم الدولة للمسمن العلف المدعم الذى كان سعره حوالى ٣٧.٥ جنيه للطن عام ١٩٨٢ ، بينما كان سعره العالمى حوالى ١٢٠ جنيه ، كما تقدم قروضا بفائدة منخفضة قدرها حوالى ٧ - ٨ ٪ سنويا ، بينما كان سعر الفائدة فى السوق حوالى ١٢ - ١٥ ٪ فى عام ١٩٨٢ ، وفى ذلك العام بلغ سعر التعادل (السعر المعادل لتكلفة انتاج كيلو جرام حي) ١.١٤ جنيه ، بينما كان متوسط السعر السائد فى السوق حوالى ١.٣٧ جنيه ، أى أن المنتج كان يحصل على هامش ربحى مقداره حوالى ٢٠ ٪ من تكاليف الانتاج .

ومن الواضح ان سعر العجل المعدل للتسمين هو العنصر الاساسى فى ارتفاع تكاليف الانتاج ، وعن ثم زيادة الاسعار فى مراحل السوق التالية للمحافظة على هامش ربحى مناسب . وفى عام ١٩٨٤ ارتفع ٣٧٥

سعر شراء الكيلو جرام حتى من العجول المعدة للتسمين الى حوالى ٢٠٥ جنيه ، أى أن سعر التعادل لبيع العجل المسمن لا يقل عن ١٠٧ جنيه للكيلو جرام الحى ، والمحافظة على هامش ربحى ٢٠ ٪ ، لا يقل سعر بيع الكيلو جرام الحى عن ٢٠٤ جنيه .

ويستنتج من ذلك أن أى تدخل لفرض سعر جبرى على مستوى المنتج يعتبر غير مجد ، نظرا لأن المحدد الأساسى لتكاليف الانتاج هو حجم العرض من العجول المعدة للتسمين ، وسوق تلك العجول بعيد عن أى سياسات اقتصادية أو تدخلات حكومية .

ونظرا لعدم وجود سلالات لحم متخصصة ، فإن انتاج اللحم من الماشية هو أحد نواتج حيوانات اللبن ، كما أنه فى كثير من الاحيان - خاصة فى مشروعات التسمين ومنها مشروعات الشركات الزراعية - تبدأ عملية التسمين بعجول مشتراة بدلا من انتاجها فى المزرعة ، مما يرفع التكلفة منذ البداية ، علاوة على أن السلالات المحلية ليست معدة للتسمين اصلا ، فهى حيوانات بطيئة النمو منخفضة الكفاءة التمولية ، وربما يمكن تغيير الصورة الحالية لاقتصاديات التسمين ، اذا استعملت حيوانات اكثر كفاءة وأسرع نموا كالحوانات الخليط مثلا

سوق الجملة :

تعتبر اسعار اللحوم الحمراء فى القاهرة مؤشرا جيدا للأسعار فى باقى مناطق الجمهورية ، إذ تستهلك العاصمة حوالى ٥٠ ٪ من اللحوم المنتجة فى مصر . وهناك نحو ١٢-١٥ تاجر جملة يتحكمون فى سوق الماشية بالقاهرة ، وقد قرر تاجر الجملة فى استطلاع ميدانى أنهم لا بد أن يحصلوا على هامش ربح قدره ١٠ ٪ على الأقل ، ويساعدهم على تحقيق ذلك مركزهم الاحتكارى . فاذا كان سعر بيع المنتج على باب المزرعة لا يقل عن ٢٠٤ جنيه للكيلو جرام الحى فى عام ١٩٨٤ فإن سعر بيع تاجر الجملة فى نفس السنة هو ٣٠٦ جنيه للكيلو جرام من الذبيحة لتاجر التجزئة (الجزار) ، وذلك بعد خصم العائد غير المباشر للمنتجات الثانوية .

سوق التجزئة :

يتحكم القصاب فى التمييز السعري لأجزاء الذبيحة ، ولديه الفرصة

للخلط لضمان هامش ربحى مناسب له .

وبصفة عامة ، يبلغ سعر التعادل للذبيحة ككل على مستوى القصاب بعد خصم قيمة المنتجات الثانوية من تكاليف هذه المرحلة - حوالى ٤٠٤ جنيه للكيلو جرام . وباستطلاع رأى مجموعة من الجزارين تبين أنهم يحددون لأنفسهم هامشا ربحيا قدره ١٥ ٪ على الأقل ، وذلك يجعل سعر البيع المرجح لتصنيفات الدرجة الأولى والثانية والكبد والكلاوى لا يقل عن ٥٠١ جنيه للكيلو جرام . ولما كان الأمر متروكا للجزار لخلط القطيعات - كما تخلط العظام الاخرى ودهن التنظيف أحيانا باللحوم المباعة لزيادة ربح الجزار - ونظرا لعدم وجود تصنيف نوعى ثابت ومغلف ومعبأ لقطيعات اللحوم ، فإن المستهلك يدفع عادة اسعارا أعلى مقابل الحصول على نوعيات أقل من المفروض ، مما يزيد أعباء النفقات التى يتحملها .

(٤) العلاقة بين أسعار اللحوم وأسعار المنتجات الثانوية :

يتناول هذا الجزء من الدراسة أثر السياسات السعرية على أسعار المنتجات الثانوية بعد الذبح (الأسقاط الصالحة للأكل ، والجلود) .
أسعار الأسقاط الصالحة للأكل :

جرى العرف على أن يتم تقدير متوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ، مع اغفال كمية الأسقاط الصالحة للأكل (لحم الرأس ، اللسان ، الكرش ، الأمعاء ، المخ ، الطحال ، الرئتين ، الكوارع) رغم أنها تمثل جزءا من العرض والطلب على اللحوم ، وتقوم مقام السلع البديلة للحوم الحمراء بالنسبة للطبقات الفقيرة ، كما أن لها مسالكها التسويقية الخاصة بها . وقد تراوحت نسبتها خلال الفترة ١٩٧٩/٦٥ ما بين ١٣-١٦ ٪ من جملة استهلاك اللحوم الحمراء .

ويلاحظ - بوجه عام - أن تغير أسعار اللحوم الحمراء يؤثر على أسعار المنتجات الثانوية . وقد أمكن الحصول على بيان أسعار هذه المنتجات الثانوية فى الشهور القليلة قبل وبعد فرض السعر الجبرى للحوم الحمراء فى أكتوبر ١٩٨٠ ، ومنه يتضح حدوث تضخم فى أسعار الأسقاط الصالحة للأكل ، بلغ حوالى ٥٦ ٪ سنويا (١٤ ٪ على الأقل كل ربع سنة) ، فى الوقت الذى لم ترتفع فيه أسعار اللحوم الحمراء ذاتها بمعدل أكثر من ١٣٠ ٪ سنويا لنفس الفترة .

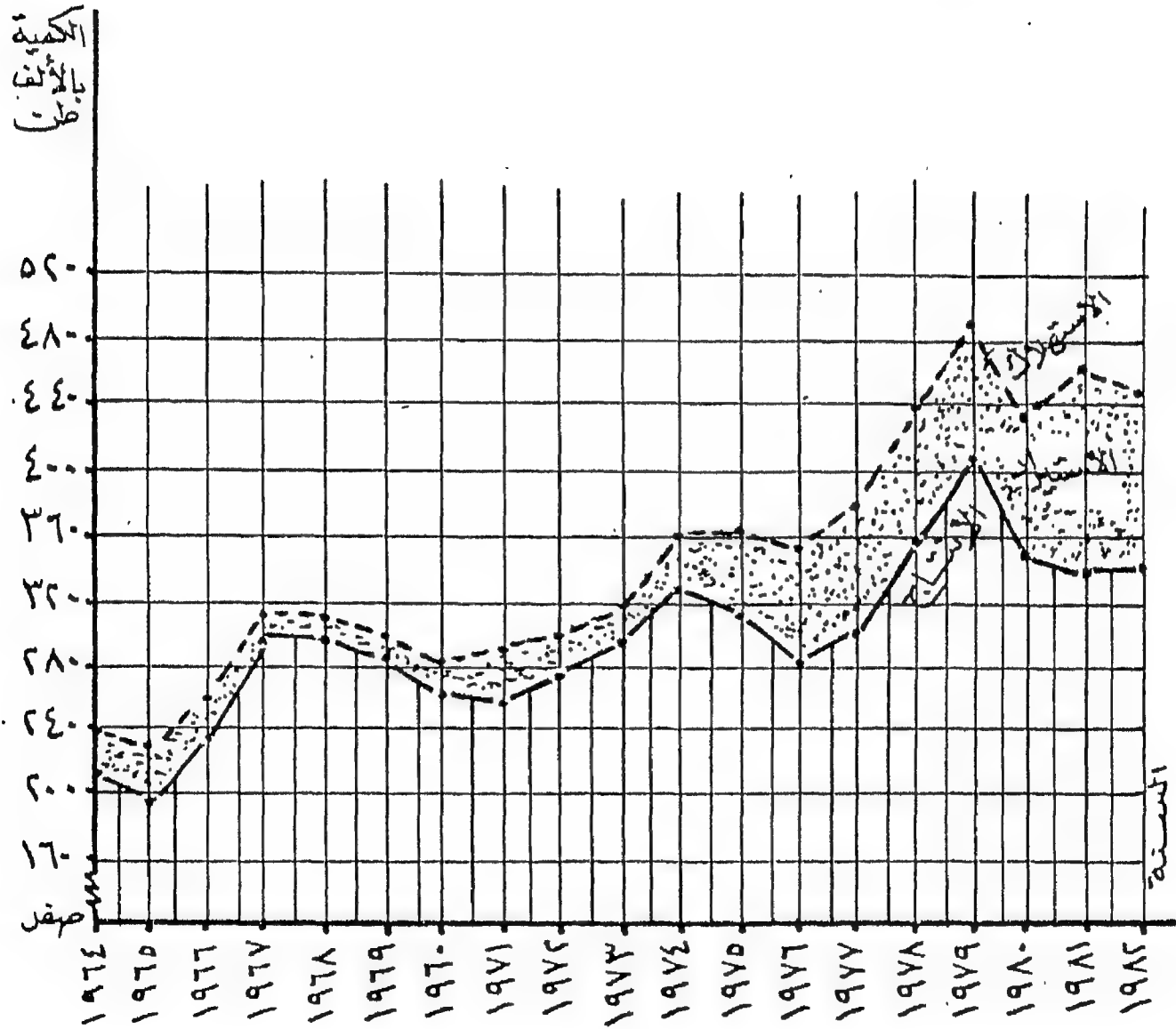
انتاج واستهلاك اللحوم الحمراء فى مصر

١٩٧٥ - ١٩٨٢

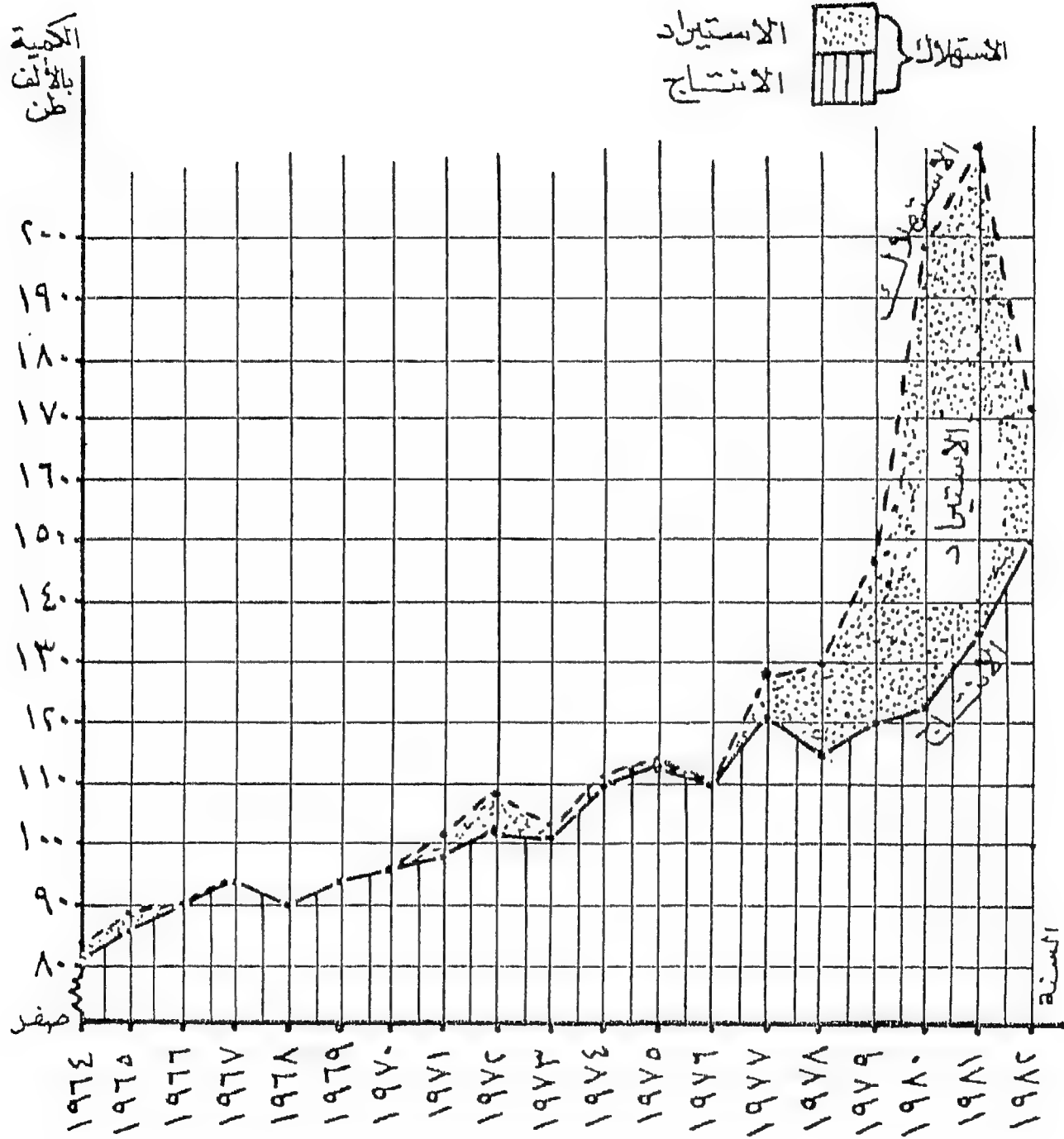
السنه	انتاج اللحوم الحمراء بالآلف طن	الواردات بالآلف طن	جملة استهلاك الحمراء بالآلف طن	المتوسط السنوى لاستهلاك اللحوم بالكيلو جرام
١١٧٠	٢٨٢	١	١٨٩	٨.١
١٩٧١	١٨٧	١٣	٢٠٠	٨.٥
١٩٧٢	١٤١	٩	٢٠٩	٨.٨
١٩٧٣	٩١٩	١٨	٢١٧	٨.٨
١٩٧٤	٢٠١	٩	٣٢٠	٨.٤
١٩٧٥	٢٠٥	١٥	٤٠٧	٨.٧
١٩٧٦	٢١٠	٤٧	٢٠٨	١٢.١
١٩٧٧	٢١٥	٤٣	٣٧٩	٩.٢
١٩٧٨	٢١٢	٥٠	٢٦١	١٠.٨
١٩٧٩	٢١٩	٢٧	٤١٧	١٠.٢
١٩٨٠	١٣٦	٨١	٤٩١	١١.٥
١٩٨١	٢١٢	١٤٩	١٨٥	١١.٣
١٩٨٢	٢١٧	١٢٨	٤٨١	١٠.٨
١٩٨٣	٢٠٥	١٩١	٤٩٩	١١.١
١٩٨٤	٢٦١	١٢٨		

تطور انتاج اللحوم الحمراء فى مصر وكمية الاستيراد
خلال أعوام ٦٤ - ١٩٨٢

الاستيراد
الانتاج
الاستهلاك



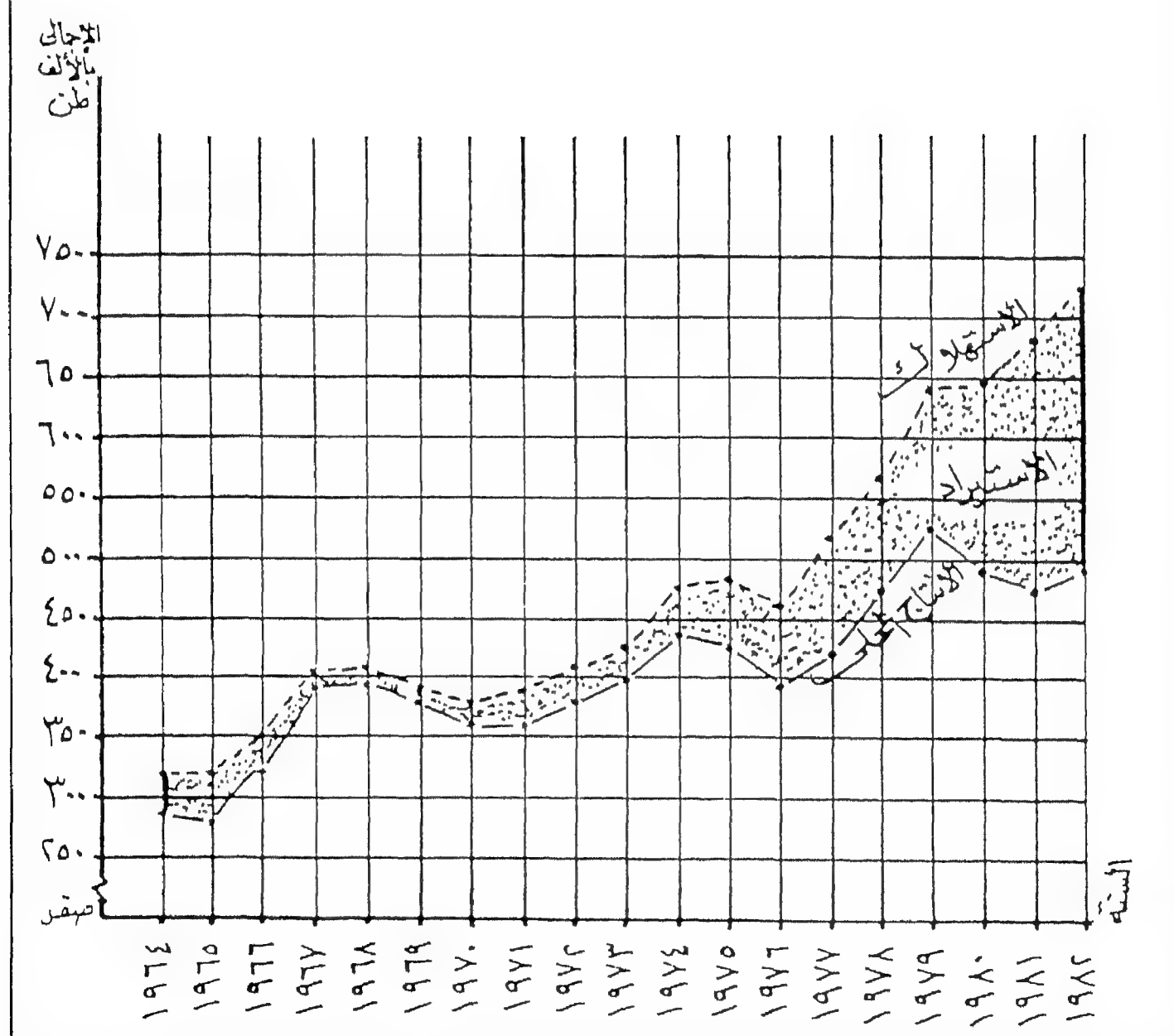
تطور إنتاج لحوم الدواجن في مصر وكمية الاستيراد
خلال أعوام ١٩٦٤ - ١٩٨٢



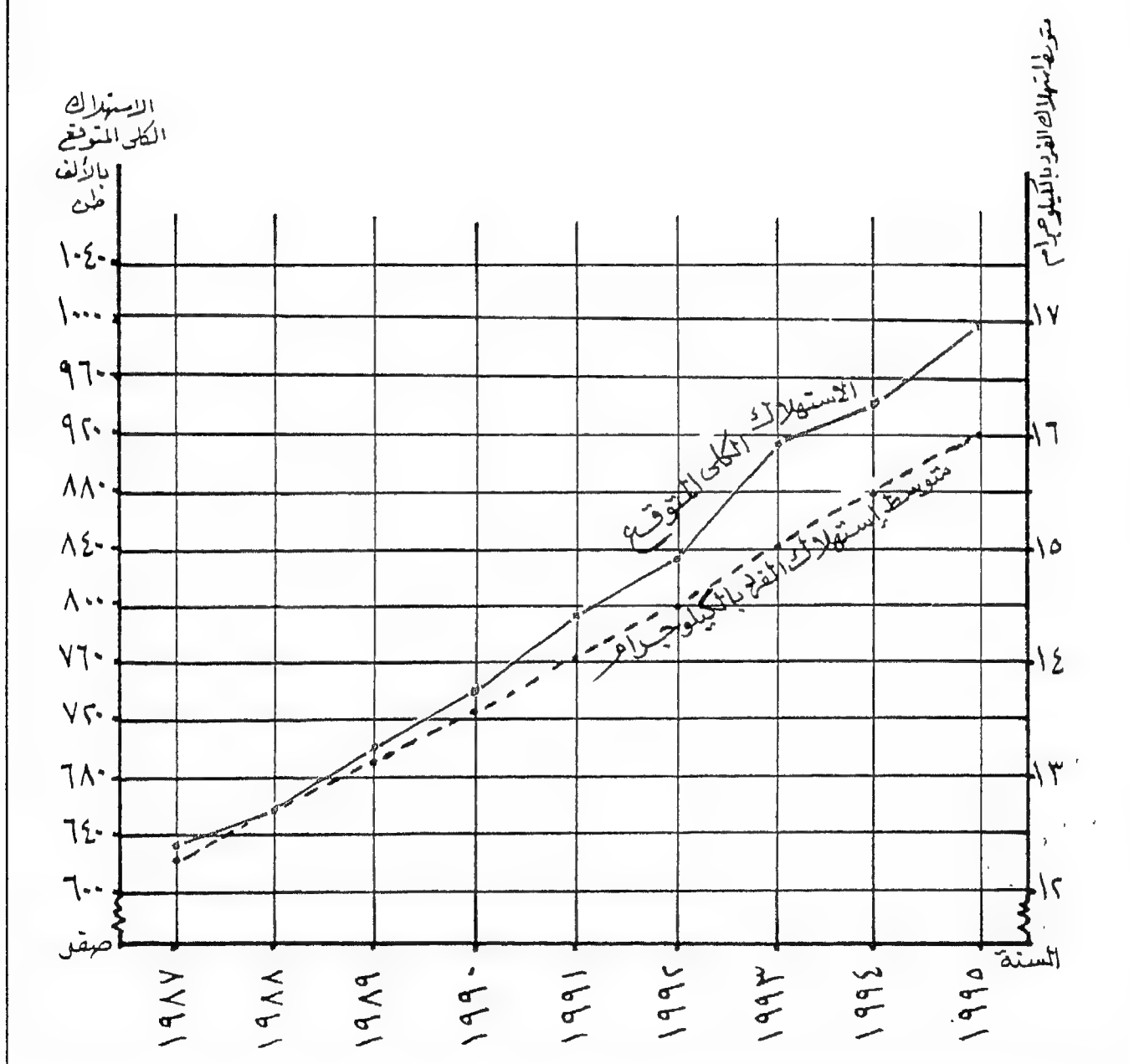
انتاج واردات واستهلاك اللحوم وأنواعها
في مصر في الفترة ١٩٦٤ - ١٩٨٢

الواردات من الاستهلاك	استهلاك اللحوم	وارد لحوم			الانتاج المحلي		السنة
		جملة	نواجن	لحوم حمراء	لحوم نواجن	لحوم حمراء	
١.٦٤	٣٩٢.٢٣	٣١.٩٩	١.٢٨	٢٩.٠١	٨١	٢١١.٤٤	١٩٦٤
١١.١١	٣١١.٨٧	٣٦.٧٥	٣.١١	٣٣.٦٤	٨٩	١٩٩١٩	١٩٦٥
٧.٩٢	٣٥١.٦٩	٢٨.٠٩	٠.٤٧	٣٧.٦٢	٩٠	١٣٦.٥٣	١٩٦٦
٤.٣٣	٤٠٤.٣٢	١٧٥١	٠.٠٩	١٧.٤٢	١١	٩١٩.٧٧	١٩٦٧
٣.٧١	٤٠٧.٠٠	١٥.١٢	٠.٠٠	١٥.١٢	١٠	٣٠١.٨٢	١٩٦٨
٣.٨٢	٣٩٧.٩٨	١٥.٢٣	٠.٠٠	١٥.٢٣	١١	٢٨٨.٧٥	١٩٦٩
٦.٢١	٣٨٢.٥٧	٢٣.٨١	٠.٠٢	٢٣.٢٤	١٩	٩٦٣.٧٥	١٩٧٠
٩.٠٥	٣٩٢.٨٩	٢٥.٦٥	٣.٥٥	٣٢.١٠	١٨	٢٦٠.٢١	١٩٧١
٧.٠٧	٤١٣.٢٥	٣٢.٥٤	٨.٠٧	٢٤.٤٧	١٠.٣	١٢٧.٧٠	١٩٧٩
٥.٧٨	٤٩٨.٧٩	٢٤.٧٩	٣.٢٧	٢٣.٠٢	١٠.٢	٢٠١.٩٣	١٩٧٢
٩.٢٩	٤٧٨.٨١	٣٢.٢٨	٢.٠٠	٣٠.٢٨	١١.٠	٢٣٦.٤٢	١٩٧٤
١١.٠١	٤٨٩.٨٩	٥٦.٠٩	٣.٠٩	٠.٣.٠٤	١١٣	٣١٧.٨٣	١٩٧٥
١٤.٤٤	٤٧١.٢٣	٦٨.١١	٠.٥٠	٦٧.٦١	١١.٠	٢٨٨.٦٢	١٩٧٦
١٨.٣١	٥٢٠.١٩	٩٥.٦٧	٧.٤٨	٨٨.١٩	١١١	٣٠٣.٥٢	١٩٧٧
١٩.٤٩	٥٧٠.٢٧	٩٤.٠٣	١٥.٠٠	٢٩.٠٣	١١.٠	٣٦١.٧٤	١٩٧٨
١٧.٣٣	١٤٢.٢٤	١١.٣٤	٢٨.٠٠	٨٣.٧١	١٢.٠	٤١١.٠١	١٩٧٩
٢٥.٤٤	١٤٢.٣٤	١٦٣.٤٠	٧٦.٠٠	٨٧.٤٠	١٢٣	٣٥٠.١٠	١٩٨٠
٣٠.٥٤	٦٨٨.١٠	١٢٠.٢٠	٨١.٠٠	١٢٩.٢٠	١٢٥	٣٤٣.٠٠	١٩٨١
٣٦.٠٧	٦٧٩.٠٠	١٧٧.٠٠	٢٢.٠٠	١٥٠.٠٠	١٥٠	٣٤٥.٠٠	١٩٨٢

تطور اجمالي الانتاج المحلى وواردات واستهلاك
اللحوم الحمراء والدواجن بمصر خلال ٦٤ - ١٩٨٢



تطور الاستهلاك الكلي من اللحوم الحمراء واستهلاك الفرد
بالكيلو جرام خلال الفترة من ٨٧ - ١٩٩٥



توقعات الطلب الفعال على اللحوم الحمراء في الفترة
من ١٩٨٧ - ١٩٩٢

السنة	عدد السكان بالمليون	الحد الأعلى للتقدير (معدل نمو الدخل الحقيقي للفرد ٢.٩ %)		الحد الأدنى للتقدير (معدل نمو الدخل الحقيقي للفرد ٢ %)	
	معدل زيادة ٢٧ %	الاستهلاك الفرد بالكجم	الاستهلاك الفعلى بالآلف طن	استهلاك الفرد بالكيلو جرام	
١٩٨٧	٥٠.٤٠٤	٦٢١	١٢.٢٢	١٢.٢٢	
١٩٨٨	٥١.٧٦٥	٦٦٢	١٢.٧٩	١٢.٦٧	
١٩٨٩	٥٢.١٦٢	٧٠٦	١٣.٢٨	١٢.٠٥	
١٩٩٠	٥٤.٥٩٨	٧٥٣	١٣.٧٩	١٢.٤٢	
١٩٩١	٥٦.٠٧٢	٨٠٣	١٤.٣٢	١٣.٨٢	
١٩٩٢	٥٧.٥٨٦	٨٥٦	١٤.٨٦	١٤.٢٢	
١٩٩٣	٥٩.١٤١	٩١٢	١٥.٤٢	١٤.٦٤	
١٩٩٤	٦٠.٧٢٨	٩٧٢	١٦.٠٠	١٥.٠٦	
١٩٩٥	٦٢.٢٧٧	١٠٣٦	١٦.٦١	١٥.٥٠	

التكاليف الاقتصادية لإنتاج وحدة البروتين الحيواني من المنتجات الحيوانية
بأسعار باب المزرعة ١٩٨٤

تكاليف إنتاج معادل جرام بروتين	بأسعار التخل	تكاليف إنتاج معادل جرام بروتين		صافي تكاليف إنتاج اللبن بالجنيه		البروتين	السلعة
		بأسعار الجارية	بأسعار الجارية	بأسعار الجارية	بأسعار الجارية		
٠.٧٨٤	٣٧٨	٠.٦٤٨	٦٩٠.١٠	٥٧٠.٤٠	٨.٨٠	٨.٨٠	اسماك (مزارع سمكية)
١.٩٥٦	١٠٩٥٦	١.٥٤٨	٣٦٧٦.٤٠	٣٩١١.٢٨	١٨.٨٠	١٨.٨٠	لحوم حمراء محلية (تقدير)
١.١٤٧	٨٤١	٠.٩٥١	١٤٤٤.٨٠	١١٩٨.٤٠	١٦.٦٠	١٦.٦٠	لحوم بدارى
٠.٩٠٢	١٣٥١	٠.٦٢٨	٣٥١.٦٨	٢٤٥.٠٠	٣.٩٠	٣.٩٠	الالبان ٤٪ طن
٠.٨٢٧	١٣٥١	٠.٤٤١	٣٦٨.٤٨	٢٨٩.٥٢	٢.٣٦	٢.٣٦	ايقار فريزيان
٠.٨٢٧	١٣٥١	٠.٤٤١	٣٦٨.٤٨	٢٨٩.٥٢	٦.٥٢	٦.٥٢	جاموس تجارى
٠.٨٢٧	١٣٥١	٠.٤٤١	٣٦٨.٤٨	٢٨٩.٥٢	٦.٥٢	٦.٥٢	جاموس تقليدى
١.٣٦٧	١٣٥١	٠.٨٢٧	٤٣٩.٠٤	٣٩١.٦٢	٣.٤٨	٣.٤٨	ايقار بلدية

(١) نظرا لحساب تكاليف اللبن على اساس معادل ٤٪ طن فقد عدت نسبة الموزنة ايضا لانها سوف تتغير بقيمة علاقة المواد الصلبة فى اللبن

أسعار الجلود الخام :

يؤثر سوق اللحوم الحمراء فى سوق الجلود وهى سلعة استراتيجية هامة ، كما تعتبر من أهم المنتجات الثانوية للحيوان الحى .

وقد تميزت حركة اسعار الجلود بسمات خاصة فى الفترة التى توافرت عنها بيانات منذ سبتمبر ١٩٨٠ (وهى الفترة التى قرضت فيها تسعيرة جبرية للحوم الحمراء) فكان معدل ارتفاع اسعار الجلود كبيرا للغاية ، حتى فاق ارتفاع اسعار اللحوم الحمراء والأسقاط الصالحة للأكل ، كما أن السعر فى القطاع العام ارتفع ليقارب مثله فى القطاع الخاص . وقد أدى ذلك الى ارتفاع اسعار المنتجات الجلدية بدرجة فاقت سعر اللحوم ، لهذا فان حركة أسعار اللحوم تؤدي الى آثار تضخمية كبيرة فى أسعار الجلود .

٥) السياسة الاستيرادية للحوم الحمراء :

تقوم الدولة باستيراد اللحوم الحمراء بأنماطها المختلفة وفى صور متعددة ، منها الحى والذبائح المجمدة والمبردة وقطعيات معينة . وقد زادت معدلات الواردات فى السنوات الأخيرة . وتتولى وزارة التموين توزيع الواردات بأسعار محددة مدعومة تقل كثيرا عن تكلفة استيرادها ، بغرض استقرار اسعار اللحوم الحمراء وتخفيف النفقات المعيشية للطبقات محدودة الدخل . وفيما يلى تحليل لاداء هذه السياسة وأثرها وتقييم جداولها .

تقييم اداء السياسة الاستيرادية للحوم الحمراء :

يقدر معدل الزيادة السنوية فى واردات اللحوم الحمراء بحوالى ٥٦.٥ ألف طن ، أو ما يعادل نحو ٢٠.٥ ٪ سنويا من متوسط حجم الواردات خلال الفترة ٧٦ - ١٩٨٣ ، الا أن هذه الزيادة كانت أعلى من هذا المعدل خلال الفترة ٧٩ - ١٩٨٣ حيث بلغت نحو ٣٠ ٪ فى السنة . ولقد زاد عبء الدعم للغذاء فى مصر من ٤٢٣.٥ مليون جنيه عام ١٩٧٨ الى حوالى ١٦٨٩.٥ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ . وبالنسبة للمنتجات الحيوانية ، فقد زاد عبء الدعم لها (ويصنف أساسية اللحوم الحمراء) من ٩.٤ مليون جنيه فى عام ١٩٧٨ ، الى حوالى ١٤٨.٢ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ .

وقد كان استيراد اللحوم يتم بواسطة القطاع الخاص حتى عام ١٩٥٧ ، وكان اهم الانماط المستوردة هو الحيوانات الحية من السودان

والصومال ، ثم تغير الوضع فى الستينات ، وأصبح القطاع العام هو المتحكم فى استيراد اللحوم . ويزيادة حجم الاستيراد ، اتجهت السياسة الاستيرادية الى احلال المذبوحات المجمدة بدلا من الحيوانات الحية ، لأسباب متعددة منها : انخفاض سعر الذبائح نسبيا ، وارتفاع القدرة على السيطرة الصحية عليها مقارنة بالحيوانات الحية ، بالإضافة الى انخفاض تكلفة نقلها لوحد الوزن لوحد المسافة . وأصبح النمط السائد هو الذبائح المجمدة .

وفى النصف الثانى من السبعينات ، أصبح للقطاع الخاص حرية استيراد اللحوم الحمراء والبيضاء معا .

هذا وقد تم اجراء مقارنة تكاليف انتاج اللحوم الحمراء المنتجة محليا بتكاليف استيرادها للتعرف على مدى توافر الميزة النسبية لانتاج اللحوم الحمراء فى مصر .

وقد اسفرت المقارنة عن أن تكاليف انتاج اللحوم الحمراء محليا أعلى بكثير من تكاليف استيرادها ، وأن الذبائح « البقرى » من أرخص انواع اللحوم المستوردة ، يليها القطعيات المشفاة المعبأة ، أما اعلاها تكلفة فهى العجول الأجنبية المستوردة للتسمين محليا . وتجدر الاشارة الى أن المستهلك المصرى يفضل اللحوم المحلية اعتقادا منه بأنها أفضل فى الجودة ، أو لأنه لا يطمئن حاليا الى سلامة اللحوم المستوردة .

كما يتضح ان استيراد العجول الثقيلة الوزن وتغذيتها محليا لمدة ٤٥ يوما - وهو المتبع حاليا - يعتبر نمطا غير مجد اقتصاديا لحل مشكلة الانتاج المحلى . ومن ناحية اخرى لو استوردت عجول معدة للتسمين أقل وزنا - ومن ثم أعلى سعرا لوحد الوزن - مع تسمينها محليا لفترة أطول ، فسوف تكون تكاليفها عالية ، بالإضافة الى ما يتطلبه الامر من استيراد اعلاف مركزة لتسمينها (نظرا للنقص الحالى فى انتاج الاعلاف بالنسبة للطلب) ، علاوة على المخاطرة المتوقعة لارتفاع نسبة النفوق ، وأن هناك احتمال تقلب الاسعار العالمية للعجول المستوردة نتيجة لتقلب حجم المسحوبات منها عالميا ، ثم انها تحتاج الى بنية اساسية فى الموانئ لاجراءات الحجر البيطرى ، مما يؤدي الى رفع التكاليف الاستثمارية اللازمة .

والملاحظ ان القطاع الخاص لايقبل على استيراد اللحوم لحسابه ، وإنما يفضل المشاركة فى عملية الاستيراد كوسيط بين المؤسسات الحكومية المستوردة والمصدرين الاجانب ، وذلك على الرغم من انخفاض تكاليف اللحوم المستوردة عن تكاليف اللحوم المنتجة محليا ، وسماح التشريعات القائمة باستيراد اللحوم ، فنجد أن القطاع الخاص قد شارك بالاستيراد لحسابه الخاص بمقدار ١٥ ٪ فقط من جملة واردات اللحوم فى عام ١٩٨٠ ، والتي بلغت قيمتها نحو ١٣٠ مليون دولار . وكانت معظم وارداته للفنادق والمطاعم الكبرى .

ولعل استعراض الخطوات التنفيذية لاستيراد اللحوم يساعد على تقييم اسباب احجام القطاع الخاص عن التوسع فى استيراد اللحوم . وتتلخص تلك الخطوات فيما يلى :

— تقوم وزارة التموين بتحديد الكمية المطلوب استيرادها ، وذلك وفقا لتقديراتها الخاصة بالنسبة لحجم الانتاج والاستهلاك المتوقع الذى يبنى على أساس استبقاء حد أدنى لتوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ، دون أن يؤخذ فى الاعتبار أثر العوامل التى تؤثر على الاستهلاك الفردى مثل زيادة الدخل والتغير التسيى فى سعر اللحوم الحمراء والسلع البديلة .

— تحدد وزارتتا التخطيط والمالية التمويل اللازم ، والذى عادة ما يقل عن متطلبات وزارة التموين ، وفقا لأولويات الخطة العامة للدولة . وحتى لو تم تدبير الاعتمادات التى طلبتها وزارة التموين بالكامل ، فغالبا ما تمر لفترة طويلة نسبيا بسبب التعقيدات البيروقراطية ، يرتفع فيها سعر الاستيراد عند التنفيذ وقت توفر التمويل ، وعندئذ تضطر وزارة التموين الى تخفيض الكمية المستوردة عن تلك المخطط استيرادها ، وذلك فضلا عن التأخير فى التوريد .

وتتسبب الظروف السابق شرحها فى محدودية واردات القطاع الحكومى من اللحوم الحمراء . وعلاوة على ما سبق ، فهناك اسباب اخرى لا تشجع القطاع الخاص على الاستيراد ، منها ما يلى :

— ليس لدى القطاع الخاص فى معظم الأحوال وسائل التسويق والنقل المجهزة المناسبة لتداول اللحوم الحمراء وتخزينها ، خاصة اذا كانت ذات حجم صغير ، كما هو الجارى حاليا ،

٣٨٦

— يصعب على القطاع الخاص منافسة الواردات الحكومية فى اللحوم الحمراء فى السوق المحلى . فوزارة التموين تستورد لحوما ذات نوعية منخفضة وبسعر منخفض ثم تبيعها بسعر لا يزيد على ثلث تكاليف استيرادها . فحتى لو استورد القطاع الخاص نوعية من اللحوم أفضل مما تستورده الحكومة ، فالمستهلك العادى لن يميز بسهولة اللحوم المستوردة الجيدة عن تلك الأقل جودة ، ولكنه سوف يميز اختلاف السعر فقط فى المدى القصير .

— يصعب على مستوردى القطاع الخاص عادة الحصول على كل متطلباتهم من العملات الأجنبية بالسعر التشجيعى ، لذلك فهم يديرون احتياجاتهم بأسعار مرتفعة لا تسمح لهم — مع تحديد الهامش الربحى من قبل الدولة — بتغطية نفقاتهم .

— يفضل المستورد العمل كوسيط للقطاع العام ، حيث يمكنه الحصول بسهولة على عمولة تزيد على الهامش الربحى الذى تسمح به الدولة للمستورد ، والذى لايتعدى ٩ ٪ .

سلوك المستهلك تجاه اللحوم المستوردة :

كان سلوك المستهلك تجاه اللحوم المستوردة متحفظا خلال الستينات وحتى منتصف السبعينات غير أن الطبقات الفقيرة كانت تزيد من استهلاكها النسيى من هذه اللحوم بمعدل مساو للزيادة النسبية فى دخلها ، اذ تعتبرها بديلا رخيصا لسلعة راقية وهى اللحوم المحلية الطازجة . وفى شريحة الدخل المتوسطة تقل استجابة المستهلك لهذه السلعة بالرغم من زيادة دخله ، الا أن استمرار ارتفاع اسعار اللحوم الطازجة ادى الى تغير ذوق المستهلك تجاه اللحوم المستوردة تدريجيا . اما انخفاض مرونة الطلب الداخلى لاستهلاك اللحوم المجمدة المستوردة ، يصفة عامة ، فيرجع الى قلة المعروض منها ، وصعوبة الحصول عليها ، حيث ان مفاخذ التوزيع محدودة ، علاوة على رداءة النوعية نتيجة سوء التداول محليا ، على أنه لو كان العرض كافيا ، والحصول على السلع سهلا ، والنوعية جيدة — لأصبحت اللحوم المستوردة المجمدة سلعة بديلة جيدة ، يمكنها ان تخفف من ضغط الطلب على اللحوم المحلية ، وتعمل على الحد من ارتفاع اسعارها .

واستيراد انواع جيدة من اللحوم وبيعها بأسعار غير مدعمة —

حوالى ٣,٥ جنيه للكيلو جرام كسعر تجزئة المستهلك - سوف يجعل الغالبية العظمى من المواطنين تقبل عليها ، ويقل الطلب على اللحوم البلدية التى تعدت أسعارها ٧ جنيهات للكيلو جرام ، ويمكن نقل عبء استيرادها للقطاع الخاص . وقد بدأت وزارة التموين فى هذا الاتجاه منذ عام ١٩٨٦ ، ونقل عبء استيراد اللحوم للقطاع الخاص ، على أن يوفرها فى الأسواق بنوعية جيدة ، وبأسعار غير مدعومة . ولكن تبقى بعد ذلك مشكلة تدبير العملات الأجنبية وسعر الصرف ، على أن هذا الموضوع يندرج فى إطار السياسات المالية والنقدية . وبصفة عامة فإن استيراد لحوم حمراء (قطعيات ذات نوعية جيدة) لابد أن يواكب تنمية الانتاج المحلى لأقصى طاقة ممكنة ، بحيث يحدث استقرار للأسعار حين يتعادل الطلب مع العرض على مدار السنة .

(٦) البنية الأساسية للتسويقية :

تشمل البنية الأساسية التسويقية اسواق الماشية وتجهيزاتها ، ووسائل النقل والطرق والمجازر ووحدات تصنيع المخلفات بعد الذبح والتبريد والتجميد ، ومنافذ التوزيع للمستهلك وتجهيزاتها .

وبالنسبة لأسواق الماشية ، فسوف يتم تناولها فى الجزء الخاص بالحيوانات الحية . أما وسائل النقل والطرق ، فتتوافر فى مصر الطرق الكافية . وهناك وسائل السكك الحديدية والشاحنات بأنواعها . وارتفاع اسعار النقل هو جزء من مشكلة التضخم العام فى مصر ، علاوة على أن الأنشطة الاقتصادية الوسيطة - ومنها النقل - تبالغ فى هوامشها الربحية بسبب ضعف التركيب المؤسسى والهيكل التنظيمى للأسواق والذى يعتبر علاجه من أهم مقترحات تطوير النظام التسريقى للماشية واللحوم الحمراء فى مصر .

وبالنسبة للمجازر ، فهناك عجز فى المتاح منها لاستيعاب المذبوحات اليومية . ويؤكد ذلك أن نسبة اللحوم الحمراء المنتجة سنويا ، والمذبوحة خارج المجازر - زادت من حوالى ٣٦٪ الى ٤٩٪ فى المدة ما بين عامى ١٩٦٥/٦٤ ، ١٩٧٥/٧٤ . ويرجع العجز فى طاقة المجازر الى صغر السعة وليس الى العدد ، حيث يبلغ عدد المجازر الحكومية فى مصر ١٧٦ مجزرا ، وقد اتضح أن ٦٠٪ من الذبائح يتم ذبحها فى مجازر القاهرة والاسكندرية والجيزة ، والتى يبلغ عددها ١٨ مجزرا . ومن جملة

تلك المجازر ، لا توجد إلا ثلاثة مجازر آليه احدها فى القاهرة والثانى فى الاسكندرية والثالث فى المنصورة ، ومعظم المجازر بدائية لا تزيد عن مجرد مساحة من الأرض الفضاء المظلمة ، بها توصيلات مائية ، ولا تراعى الشروط الصحية ، ولا توجد بها وحدات تصنيع للمخلفات أو وحدات تبريد سريع لمدة ٣-٤ أيام الحفظ وإنضاج اللحم . وبعض تلك المجازر يقع فى وسط المناطق السكنية محاطا بالمساكن مثل مجزى الزيتون . ويعتبر هذا الوضع بعيدا كل البعد عن نظام التسويق الكفء ، كما أنه مصدر لتلوث البيئة وتلف لحوم الذبائح نتيجة نشاط البكتيريا على أنسجة ودهون الذبيحة ، والذبح خارج المجازر جزئيا لأسباب أخرى مثل : التهرب من تنفيذ قانون عدم ذبح الاناث ، حيث يتم ذبح عدد كبير من الاناث خارج المجازر . ويعود ذلك الى نقص الاعلاف مع زيادة الطلب على اللحوم الحمراء ، أو لاعادة التوازن بين الكثافة الحيوانية ومساحة البرسيم المستديم . كما ان الذبح خارج المجازر يجنب المنتج اعدام ذبائح مريضة أو غير مطابقة للمواصفات ، خاصة وأن أمراض بعض الامراض لا تظهر على اجزاء الذبيحة كما فى حالة الاصابة بالطفيليات الداخلية أو الاصابة بالسل .

وبالنسبة للتخزين بالتبريد أو التجميد ، فالمتوقع ان يزيد الطلب على هذه الخدمة مع التوسع فى الاستيراد وتقدر التكاليف الاستثمارية الثابتة اللازمة لإنشاء ثلاجات بمقدار ٩٠ جنيها لطن اللحوم ، وذلك بأسعار عام ١٩٨١ ، وقد ارتفع هذا الرقم الى نحو ٢٥٠ جنيه بأسعار ١٩٨٦ ، ويشير ذلك الى أن التوسع فى الاستيراد يعنى أيضا اضافة تكاليف قومية لازمة لإنشاء الثلاجات . ولكن من جهة أخرى تشير الاحصاءات الحالية الى كفاية ساعات التخزين بالتبريد لتغطية كل توسعات الاستيراد .

أما بالنسبة لموضوع تدريج وتعبئة اللحوم ، فقد بدأت النولة فى السنوات الأخيرة الاهتمام بالتدريج والتعبئة للسلع القابلة للتلف ، ومنها اللحوم ، حيث تحظى بأولوية خاصة ، واصبح العائق هو السعة الانتاجية للمصانع القائمة .

(٧) المنتجات الحيوانية والميزة النسبية :

روى عند تخطيط السياسة السعرية ، ايجاد مؤشر يساعد فى

ترجيح الموارد المخصصة للإنتاج الحيوانى ، بحيث تعطى الأولوية لإنتاج السلع ذات الميزة النسبية الأعلى فى مجموعة المنتجات الحيوانية المتعددة (لحوم حمراء ، لحوم بيضاء ، أسماك ، البان) تحت نظم الإنتاج المختلفة ، عند تخطيط العرض من تلك المنتجات الحيوانية ، باعتبارها سلعا بديلة . ولكى يكون لهذا المفهوم الاقتصادى مضمون اجتماعى ، فقد قدرت التكاليف لوحدة البروتين الحيوانى الصافى لكل منتج ، وهذه العملية هى محصلة عدة دراسات متسلسلة فى هذا الصدد . ولكى يستكمل النموذج مقوماته يحتاج الأمر الى معرفة معالم الطلب على هذه المنتجات حتى يمكن تحديد نطاق الاستبدال بينها ، ومن ثم يمكن تحديد اتجاهات ومستويات الأسعار لهذه السلع . كما يتطلب الأمر أيضا حساب التكاليف الاقتصادية للخدمات التسويقية ، بحيث تكون فى صورتها المناسبة لسوق المستهلك ، ولكى تعمل كمؤشر لكفاءة السوق .

ويمكن حساب الأرقام القياسية لتكاليف جرام بروتين حيوانى من البدائل المختلفة فى ظل السياسات السعرية والتمويلية القائمة ، وأيضا فى حالة الحساب بالأسعار السوقية الحرة (التكاليف الاقتصادية) ، وذلك على النحو الآتى :

الأرقام القياسية لتكاليف إنتاج جرام بروتين حيوانى

البيان	بالأسعار الجارية	الترتيب	باسعار الظل	الترتيب
لبن جاموسى من المزارع التقليدية	١٠٠	١	١٠٠	٢
لبن فريزيان من مزارع تجارية	١٢٧	٢	١٠٩	٣
أسماك من مزارع سمكية تقليدية	١٣١	٣	٩٥	١
لبن بقرى محلى من مزارع تقليدية	١٧٠	٤	١٥٣	٥
لحم بدارى	١٩٣	٥	١٢٩	٤
لبن جاموسى من مزارع تجارية	١٤٦	٦	١٨٦	٦
لحم حمراء كندوز محلية	١٣٤	٧	٢٢٦	٧

٣٨٨

ويتضح انه فى ظل السياسات السعرية الحالية ، تكون اللحوم الحمراء هى أعلى مصدر للبروتين الحيوانى ، رغم أنها تستحوذ على اهتمام السياسات الحكومية فى قطاع الانتاج الحيوانى . اما انتاج اللبن الجاموسى (معدل نسبة الدهن والبروتين) من المزارع التقليدية ، واللبن الفريان من المزارع التجارية ، والأسماك من المزارع السمكية - فهى أرخص مصادر البروتين الحيوانى على الترتيب . أما فى حالة سيادة اسعار الظل « أى بحساب التكاليف الاقتصادية » فتأتى أسماك المزارع السمكية فى المرتبة الأولى كأرخص من البروتين الحيوانى ، ثم يليها اللبن الجاموسى من المزارع التقليدية ، ثم لبن الفريزيان فى المرتبتين الثانية والثالثة ، وتظل اللحوم الحمراء الكندوز المحلية هى أعلى مصادر البروتين الحيوانى فى مصر ، وهذه المؤشرات تبين ضرورة ترجيح الأعلاف غير التقليدية الأقل تكلفة للحوم الحمراء ، والأعلاف عالية القيمة الغذائية مرتفعة التكاليف للالبان والدواجن . كما توجه قروض الأمن الغذائى فى نفس الاتجاه ، علما بأن الأعلاف غير التقليدية تشمل المخلفات التصنيعية للغذاء ومخلفات المحاصيل مع المولاس واليورب .

٨) تسويق الماشية الحية :

تبين مما سبق ، أن أهم نمط من اللحوم الحمراء فى تركيب السوق هى الكندوز (العجول البقرية المسمنة) ، وأن أهم عنصر فى ارتفاع تكاليف انتاج اللحوم الحمراء هو سعر شراء العجل المعد للتسمين « عجل الرباط » ، ورغم ذلك نجد أن سوق العجول البقرية لم تتناوله أى من السياسات الحكومية الهادفة لاستقرار الاسعار .

ويعتبر المزارع الصغير الحائز على غالبية الثروة الحيوانية فى مصر هو المنتج الرئيسى لعجول الرباط . ولطبع ان يساهم ارتفاع اسعار هذه العجول فى زيادة دخل المزارع الصغير ، ولكنه يخيف عبئا على أسعار اللحوم الحمراء للمستهلك (فى الحضر) .

وتركز الدراسة على سوق هذا النمط من الحيوانات ، وهى فى ذلك تتناول كلا من :

× العجول الصغيرة المعدة للتسمين (عجول الرباط الصغيرة) ، من سنة الى سنة ونصف .

× العجول الكبيرة المعدة للتسمين (عجول الرباط الكبيرة) ، من سنة ونصف الى سنتين .

العجول المسمنة : فوق السنتين .

العرض والطلب لعجول التسمين البقرية :

يتميز العرض والطلب لهذا النمط الرئيسى لانتاج اللحم بالموسمية . فالعجول المعدة للتسمين (عجول الرباط) لها موسمان رئيسيان للعرض ، يرتبطان بالدورة الزراعية والتركيب المحصولي الذي يكون فيه البرسيم مكرنا رئيسيا ، والذي يرتبط بدورته بموسم الولادات .

فهناك الموسم الشتوى أو موسم البرسيم ، ويمتد من شهر نوفمبر حتى شهر مايو ، والموسم الصيفى أو موسم ما بعد البرسيم ، ويمتد من شهر مايو حتى شهر أكتوبر . وخلال موسم ما بعد البرسيم (مايو - أكتوبر) ، يزيد العرض كثيرا عن الطلب ، حيث يتخلص المزارع الصغير من العجول المعدة للتسمين ، الأقل من سنة ، عقب انتهاء موسم البرسيم ، لعدم كفاية العلف اللازم لاستمرار تسمينها ، ولا يزيد الطلب عليها بنفس درجة زيادة العرض ، وتكون النتيجة هي انخفاض سعر العجول المعدة للتسمين في هذه الفترة .

ولكن خلال فترة الموسم الشتوى ، تكون زيادة العرض محدودة للغاية ، وذلك لقلة العجول المعروضة في السوق ، حيث يفضل المزارع استبقاها ، ليس فقط للتغذية على البرسيم ، ولكن أيضا لأن الأبقار البلدية تحتاج لوجود العجول (النتاج) معها لزيادة ادراكها من اللبن . فالمزارع يبقيها حتى الرضاعة الكاملة (٣ شهور) ، ثم يفيدها على البرسيم لمدة ٣ شهور أخرى ، ولذلك نجد أن المعروض في فترة البرسيم قليل نسبيا وغالبية من ولادات الصيف ، بينما تكون زيادة الطلب كبيرة ، مما يعمل على رفع السعر في موسم البرسيم .

وبعض الزداع يحتفظون بالعجول الأقل من سنة لتغذيتها على البرسيم .

ثم يعرضونها بعد انتهاء موسم البرسيم كعجول معدة للتسمين على علائق جافة ، وتسمى عجول الرباط الكبيرة . وعليه يزيد عرضها بعد

نهاية موسم البرسيم وينخفض سعرها في موسم ما بعد البرسيم ، ويرتبط الطلب على هذا النمط من العجول بمدى توافر علف مركز .

أما العجول المسمنة فعرضها يعتبر ثابتا تقريبا في فترة زمنية معينة ، فطالما وصل الحيوان الى الوزن التسويقي الأمثل ، فبقائه يعني خسارة للمنتج ، حيث إن استمرار التسمين يعنى زيادة التكاليف الحدية عن الايراد الحدى ، كما أن العودة بالحيوان من السوق دون بيع يفقد الحيوان وزنا مما يزيد الخسارة عما لو تم بيعه في نفس اليوم بالسعر المتاح في السوق . وعلى ذلك فانتقال الطلب على منحى عرض غير مرن هو الأرجح في تحديد المعاملات السعرية لهذا النمط ، علاوة على وجود الموسمية المرتبطة بالمناسبات التي تتطلب زيادة استهلاك اللحم مثل المناسبات الدينية (من رمضان حتى ذى الحجة) . كما يقل العرض منها بصفة عامة خلال اشهر الصيف ويزيد خلال اشهر الشتاء ، وذلك لأن المسمنين على علائق جافة يركزون على شراء العجول المعدة للتسمين (عجول الرباط الكبيرة) بعد موسم البرسيم ، حيث يزيد العرض منها ووقل السعر . ثم تتم عملية التسمين لمدة ستة شهور ، يجرى بعدها عرض العجول المسمنة بأعداد كبيرة خلال موسم الشتاء . وهذا يتبعه انخفاض في أسعار العجول المسمنة في الموسم الشتوى .

محددات اتجاهات الأسعار للعجول البقرية :

تعتبر الموسمية من أهم عوامل تحديد مستويات اسعار كل من عجول الرباط الصغيرة والكبيرة والعجول المسمنة . وهذه الموسمية مشتقة من اتجاهات ودرجة الانتقال النسبى لكل من العرض والطلب لكل نمط . علاوة على الثبات النسبى للعرض ، مقابل زيادة كبيرة في الطلب . والمحدد الآخر الهام في تحديد مستويات الاسعار ، هو السلوك الاقتصادي للسوق أو بمعنى آخر مدى اقترابه أو بعده عن السلوك التنافسى . ولكي يتصف السوق بالسلوك التنافسى فلا بد من توافر شرطين اساسيين هما :

- وجود عدد كبير من البائعين والمشتريين في السوق .

- توافر المعلومات السوقية والصفات التكنولوجية للسلعة (الماشية

الحية) .

أما بالنسبة للشرط الأول - وهو توافر عدد كبير من البائعين

والمشتريين - فذلك يتوقف على التمتع الذي يتم فيه التبادل ، أى عجول رباط صغيرة أو كبيرة أو عجول مسمنة ، كما يتوقف على نوع السوق . فهناك سوق مركزي وسوق شبه مركزي أو تجميعي ، إذ في السوق المركزي (ويوجد في عواصم المحافظات) تكون سعة السوق كبيرة ، وحجم التبادل كبيرا ، وذلك يتيح وجود أكبر عدد من البائعين والمشتريين .

وعجول الرباط الصغيرة يتم بيعها عادة بواسطة المزارعين التقليديين ، ولذلك فهناك عدد كبير منهم ، كما يشتريها عادة المزارعون التقليديون الذين يتوافر لديهم مساحات البرسيم لتغذيتها وإعادة عرضها كمجول رباط كبيرة ، ولذلك يوجد عدد كبير منهم . وعليه فإن سوق عجول الرباط الصغيرة أقرب الأسواق للتركيب التنافسي .

وبالنسبة لعجول الرباط الكبيرة ، فهناك عدد من البائعين ، ولكن يوجد عدد أقل من المشتريين ، لأن مرحلة التسمين على العليقة الجافة تحتاج إلى وحدات انتاجية اقتصادية ذات ساعات كبيرة ، تتوفر لدى الشركات وكبار المنتجين المحليين والاقليميين والجمعيات التعاونية ، ومع ذلك فهذا السوق مازال يتسم بالتركيب التنافسي إذا ما قورن بسوق العجول المسنة . فالأخيرة يتم التبادل فيها بصورة شبه احتكارية خاصة في جانب المشتريين ، وهم في العادة عدد محدود من التجار تمتد سيطرتهم إلى عدة أسواق وإلى مناطق كثيرة .

أما بالنسبة للشرط الثاني - وهو توافر المعلومات السوقية والصفات التكنولوجية - فهو غير متوافر إلى حد بعيد بالنسبة لسوق الماشية المصرية بصفة عامة . وفي ذلك يعتمد المتعاملون على الخبرة والممارسة والتردد على السوق عدة مرات . كما ان هناك نوعا من السماسرة يستغل هذه الفجوة في تركيب السوق ويمارس مهمة ارشاد المشتري وتزويده بالمعلومات السوقية المناسبة . وتلك المعلومات في مجال الماشية الحية لها أهميتها الخاصة لضمان تجانس السلعة ، وبالتالي تتحقق عدالة التبادل وتستقر الأسعار وتقل تقلباتها ، كما يقل عنصر المخاطرة بصفة خاصة . فالأوزان غير معروفة لعدم وجود موازين ، كما أن الصفات الانتاجية الأخرى لا تعرف إلا في فترة لاحقة بعد اتمام عملية التبادل ودفع الثمن بالكامل ، ورغم ذلك فتحدد الوزن بمجرد

٣٩٠

التنظر أصبح مهارة يكتسبها البعض من طول الممارسة في السوق .

أسواق الماشية الحية :

يقدر عدد الأسواق المملوكة للدولة بحوالى ١٢٠ سوقا ، آلت إليها ملكيتها من خلال الشركة التي تأسست لهذا الغرض في نهاية القرن الماضي ، وتوقف نشاطها بعد حرب ١٩٥٦ . وهناك أسواق مملوكة للأفراد في المناطق التي لا توجد بها أسواق مملوكة للدولة .

وتنتشر سوق الماشية الحية في مصر ، بوجه عام ، للبنية الأساسية ، وتنقسم هذه الأسواق وفقا لحجم التعامل ، وحسب التخصص . فمن ناحية حجم التعامل هناك أسواق مركزية في عواصم المحافظات ، وتتبع مجلس المدينة أو المركز الذي يقع فيه السوق ، وهناك أسواق تجميعية في المدن الصغيرة أو القرى ذات طاقة استيعابية صغيرة . ومن ناحية التخصص فلا يوجد سوق تام التخصص سوى سوق الجمال بامبابية . غير أنه توجد أسواق شبه متخصصة بها نوع واحد مميز من الحيوانات ، يكون هو الشائع في السوق ، بينما يقل التعامل في الأنواع الأخرى . ومثال ذلك شيوع التبادل في ماشية اللبن من الجاموس في أسواق دمياط ودمهور والمنصورة ، وكذلك شيوع تبادل الأبقار في سوق شبين الكرم ، والنمط الغالب على أسواق الماشية الحية في مصر هو الأسواق غير المتخصصة .

وعلى الرغم من عدم توافر المعلومات السوقية عن أسواق الماشية ، إلا أنه يوجد نوع من التصنيف لمختلف الحيوانات في الأسواق المركزية ، مثل سوق طنطا . فعادة يتم تجميع الحيوانات المتشابهة - في النوع والحالة الانتاجية - في مساحة محددة من السوق ، إذ توجد مناطق للأبقار الحلابة ، والأبقار الجافة ، والعجول المعدة للتسمين ، والعجول المسمنة ، وغيرها .

الوسطاء التسويقيون :

يمكن تصنيف الوسطاء التسويقيين في سوق الماشية إلى مجموعتين :

- الوسطاء المتجربين .

- الوسطاء بالعمولة (السماسرة) .

والوسطاء المتجربون هم تجار الجملة ، والتجار المحليون ، وتجار

التجزئة وهم عادة متخصصون ، ويقصرون تعاملهم على نوع معين من الحيوانات ، وعلى غرض انتاجى معين (عجلات تربية - جاموس حلاب - عجول رباط - عجول مسمنة وغيرها) ويتنشر التجار المحليون بالقرى ، ويتصلون بالزراع مباشرة لجمع الحيوانات ونقلها للأسواق المركزية ، ويحققون بذلك ربحا يمثل فرق السعر بين السوقيين . وقد يقوم بعض الزراع بهذه المهمة فينقلون الحيوانات للسوق بأنفسهم .

وتجار الجملة يمثلون المرحلة الاحتكارية فى السوق بالنسبة للعجول البقرية المسمنة ، حيث يوجد منهم عدد قليل فى مرحلة شراء تلك العجول ويتولون نقلها الى المجازر ، كما يشترون العجول من التجار المحليين ، ويستعينون فى ذلك بعدد من السماسرة أو التجار المحليين ، نظير عمولة يتم الاتفاق عليها .

أما الوسطاء بالعمولة فلا يملكون السلعة ، ولكن وظيفتهم هى تسهيل عمليتي البيع والشراء ، سواء بتقريب وجهات النظر بين البائع والمشتري ، أو بتوفير المعلومات التسويقية لأى منهما ، وربما يشاركون فى عمليات البيع والشراء .

وجدير بالذكر ان فئة السماسرة تستمد وجودها من عدم توافر المعلومات التسويقية ، واحتكار تجار الجملة . وهم يحققون هوامش ربحية عالية لا تتناسب مع ما يقدمونه من خدمات تسويقية ، ومن ثم يحدون من كفاءة التسويق . ولو كان هناك هيكل مؤسسى تنظيمى للسوق ، وفرة فى المعلومات التسويقية - لما كانت هناك حاجة لهؤلاء السماسرة .

التوصيات

وعلى ضوء التقرير السابق بقسميه ، وما دار حول كل منهما فى المجلس من مناقشات ، وما أبدى من آراء - يوصى بما يأتى :-
توصيات عامة :

الاعلاف :

* الاسراع فى تنفيذ التوصيات التى اصدرها المجلس بشأن تنمية الموارد العلفية فى دورته الحادية عشرة .

* التأكيد على سرعة تنفيذ سياسة التوسع فى برنامج رفع انتاجية الذرة فى مصر ، حتى لا يصبح الطلب على استيراد الذرة عبئا كبيرا ،

فى المدى القصير ، على نحو ما حدث بالنسبة للقمح ، على أن تزدع الذرة الصفراء فى مناطق الوجه القبلى بدلا من الذرة الرفيعة ، ولا يقتصر على رفع انتاجية الذرة الشامية .

مع اتخاذ الوسائل الممكنة للقضاء على الاختناقات فى الاعلاف حتى يتم اقرار الخطة اللازمة لتغطية الاحتياجات من الذرة محليا .

* توجيه الاعلاف التقليدية المزمع التوسع فيها الى انتاج اللحم ، نظرا لانها اقل تكلفة وتتلاءم مع انخفاض العائد الاقتصادى للعلف فى انتاج اللحوم الحمراء ، مقارنة بانتاج لحوم الدواجن واللين والبيض والأسماك .

على أن يوجه العلف المركز ، المرتفع التكاليف ، العالى القيمة الغذائية لانتاج اللبن ومنتجات الدواجن . مع العمل على تجنب فاقد الاعلاف باستخدام الاساليب المتطورة فى علف الدواجن ، مثل الغذائية الاتوماتيكية .

احداث تغييرات هيكلية :

* توجيه الموارد المحدودة فى قطاع الانتاج الحيوانى - والتى تشمل رأس المال بصفة اساسية - نحو بدائل افضل فى صورة اعلاف أو استثمارات ، بحيث تعطى أولوية لكل من : الاسماك ، ثم الالبان ، ثم الدواجن ، وأخيرا اللحوم الحمراء .

السياسة السعرية :

* اعادة النظر فى السياسة السعرية ، بحيث يوجه الدعم للمنتج النهائى على ان تستفيد منه الفئات المحدودة الدخل .

مع النظر فى رفع الدعم تدريجيا عن الاعلاف المركزة ، بما يحول دون اثره فئات طفيلية وسيطة على حساب الاغلبية المشتغلة بالنشاط الزراعى .

* دراسة امكان اعادة النظر فى اسعار البيع المقررة حاليا للدواجن ، حتى يمكن تشجيع المنتجين على توريد البدارى للمجازر الآلية . مع حمايتهم من احتكار تجار الجملة .

* العمل على إشباع الطلب فى السوق عن طريق :

- تنمية الانتاج المحلى لأقصى طاقة ممكنة .

- استكمال احتياجات السوق بالاستيراد .

- اصلاح مسار السوق ورفع الكفاءة التسويقية .

الرعاية البيطرية :

* العمل على سرعة تنفيذ توصيات المجلس في دورته الثانية عشرة بشأن « سياسة الوقاية والعلاج من أمراض الحيوان » . مع التأكيد على أهمية ما يأتي :

- توفير الخدمات التشخيصية لأمراض الماشية والدواجن ، والاحتياجات من اللقاحات ذات الجودة والكفاءة العالية ، كما ونوعا .

- استخدام الوسائل الحديثة - كلما أمكن ذلك - للتخلص من النافق ووضع المواصفات الصحية اللازمة لرعاية الماشية والدواجن . وعلى أن يكون تنفيذها من بين شروط إقامة وتجديد رخص مزارع الدواجن بصفة خاصة .

توصيات خاصة :

في شأن صناعة إنتاج الدواجن :

* وضع برنامج لرفع كفاءة صناعة الدواجن بهدف الاستفادة القصوى من الطاقات المعطلة ، وترشيد استغلال الاستثمارات الموجودة حاليا . مع الأخذ - في الاعتبار - بما يأتي :

- أن يتولى القطاع الخاص الدور الرئيسى في هذه الصناعة . مع تشجيعه على إنشاء البنية الأساسية التسويقية من مجازر آلية وثلاجات .

- التوسع في مشروع المزارع الصغيرة لبطاريات سجاج البيض ، كبديل لإنتاج القطاع الريفى الذى يتناقص بمعدلات متزايدة .

- وضع الشكل التنظيمى الكفيل برفع الكفاءة التسويقية ، وتحسين أداء السوق لهذه الصناعة .

مع تعديل السياسات المؤثرة في هذا القطاع .

* أن تشمل مكونات البرنامج على ما يأتي :

- التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة في كل مراحل الصناعة ، بما في ذلك التوسعات المدرجة في ميزانية القطاع العام ، والتراخيص التى تمنح للقطاع الخاص في السنوات القليلة القادمة .

ويتطلب ذلك ما يأتى :

x إزالة الاختناقات والمحددات التى تواجه أى حلقة من حلقات الصناعة بما يكفل عدم ارتفاع اسعار مستلزمات الانتاج ، وإزالة معوقات الانتفاع بطاقات الحلقات الأخرى .

x خفض تكاليف الانتاج عن طريق خفض اسعار مستلزمات الانتاج ، وذلك بخفض التكاليف الثابتة في حالة التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة .

- إنشاء البنية الأساسية التسويقية المناسبة للعمل على استقرار الاسعار ، وكسر احتكار التجار .

- ايجاد الشكل التنظيمى والمؤسسى للسوق ، بحيث يتم التنسيق بين حلقات هذه الصناعة ، بما يرفع الكفاءة الانتاجية ، ويخفض الهوامش التسويقية ، ويحقق استقرار توازن العرض مع الطلب على مدار العام .

- تعديل بعض السياسات السعرية والتسويقية والتمويلية الحالية ، ضمانا لتحقيق كفاءة أداء السوق .

- رفع الكفاءة الانتاجية لكافة مراحل السوق ، من مستلزمات الانتاج الى المنتج النهائى .

x وضع سياسة متطورة لرفع كفاءة الادارة ، مع توفير اساليب الانتاج الحديثة ، وتشجيع زيادة السعة الانتاجية للوحدات أو تكاملها أفقيا .

في شأن صناعة إنتاج البيض :

* توفير الاعداد اللازمة من (الامهات) وذلك بهدف التشغيل الكامل لعنابر البيض القائمة ، والبالغ عددها ٧٠٠ هـ عنبر .

x اقرار نظام للتكامل الرأسى لحلقات صناعة إنتاج البيض ، وذلك عن طريق :

- ايجاد نظام تعاقدى لجميع حلقات صناعة البيض ، بحيث يتم استقرار سعر تعاقدى ثابت على مدار السنة ، على أساس « تسعير » متوسط لسعرى الصيف والشتاء ، حتى يمكن التغلب على التقلبات

السعرية وتذبذب الهامش الريحي .

على أن تمثل التعاونيات أطراف التعاقد ، أو أن تتم التعاقدات بين منتجي مستلزمات الانتاج وبين منتجي البيض .

* اتباع تكنولوجيا التسويق المتطورة . وفي هذا الاتجاه يمكن النظر في الأخذ بما تقوم به المؤسسات التسويقية في الدول عالية الانتاج من طرق متقدمة ، تشمل حفظ البيض في صورة مسحوق أو مركّزات تستخدم في الأغراض التصنيعية ، وذلك تجنباً للتقلبات السعرية . على أن يكون البت في هذا الشأن مرهوناً بتقبل السوق لهذا الأسلوب ، وقدرة الصناعات الغذائية المستخدمة للبيض بهذا الشكل من الحفظ .

في شأن الكوادر الفنية :

* وضع برنامج تدريبي لتوفير النوعية المدربة من العمالة القادرة على الانتاج في مجالى صناعة الدواجن والبيض ، لمواجهة استخدام المستويات المرتفعة من التكنولوجيا في هاتين الصناعتين .

- على أن يشمل البرنامج التدريب الميداني المتطور في المعاهد والمدارس الزراعية ، وكذلك تدريب العمال ، لايجاد العامل الماهر المدرب القادر على التعامل مع العلاقات الانتاجية بين المدخلات في هذه الصناعة . مع النظر في أن يكون تمويل هذا البرنامج من قبل الشركات والمستثمرين .

في شأن اللحوم الحمراء والماشية

سياسة التسمين وتسويق الحيوانات الحية :

* تشجيع المربي الصغير على استكمال مرحلة التسمين في مزرعته حتى مرحلة التسويق النهائي ، مما يوفر جزءاً كبيراً من الهوامش التسويقية والارياح الطفيلية في سوق الماشية . مع اختفاء السوق السوداء للعلف المركز ، علاوة على تخفيض تكاليف الانتاج من خلال استخدام العمالة العائلية .

ويتم هذا التشجيع عن طريق :

- توجيه سياسة التمويل والائتمان وسياسة توزيع العلف المركز

لتحقيق هذا الهدف .

* قيام نظام مؤسسى يتمثل في جمعيات تعاونية لتسويق الماشية ، كحركة اجتماعية اختيارية لا تخضع للنفوذ الحكومى ، ويتم من خلال تلك الجمعيات تقديم أى خدمات تشجيعية حكومية . ويمكن ان تكون هذه الجمعيات - في المستقبل - الشكل المؤسسى لإبراج التحسين والتطوير للانتاج بتمويل ذاتى .

* انشاء شركات مساهمة اقليمية لأسواق الماشية ، تكون مهمتها : امتلاك وتطوير الاسواق ، وانشاء المجازر الآلية ومحطات التدرج والتعبئة ، وكذلك سلاسل ومستودعات الاغذية في مرحلة التجزئة لعرض اللحوم معبأة وتصنيع الاجزاء الصالحة لذلك .

على أن تقوم هذه الشركات بالتعاقد مع الجمعيات التعاونية لتسويق الماشية ، والمساهمة في تمويلها ، وفي نظام تعاقدى . مما يضمن تطوير مرحلة الجملة والتجزئة ، وتوفير ما تتطلبه من بنية أساسية تسويقية تتمثل في تجميع الحيوانات وذبجها وتعبئتها مع توفير الاشراف الصحى والمواصفات القياسية الحكومية .

* أن يكون دعم اسعار اللحوم فى مرحلة التسويق النهائى ، وقصره على الفئات ذات الدخل المحدود . مع النظر في رفع الدعم تدريجياً عن الاعلاف المركزة ، بما يحول دون اثاره فئات طفيلية وسيطة على حساب الأغلبية المشتغلة بالنشاط الزراعى .

تنمية الانتاج المحلى :

* الاستمرار في برنامج تسمين العجول البتلو بواسطة المزارع الصغير بنظام تعاقدى ، بأسعار تشجيعية تتضمن علاوة انتاج . وأن يكون ذلك حتى مرحلة وسيطة أى عدم الوصول لوزن ٤٠٠ كيلو جرام كوزن تسويقي ، مما يؤدي الى توفير كميات العلف المستخدمة .

* التوسع في الانتاج الحيوانى في الاراضى الجديدة ، بعد أن اثبتت دراسات عديدة أن التركيب المحصولى الاعلى ربحية وأعلى عائد

للاستثمار فى تلك الأراضى هو : (علف - تربية حيوان - فاكهة) .
على أن يصاحب ذلك قيام شركات أو تعاونيات لتسويق المنتجات
الحيوانية لهذه المناطق بنظام تعاقدى ، وأن يكون انتاج اللحم من
مسحريات قطعان اللبن .

* توجيه الاعلاف غير التقليدية المزمع التوسع فيها الى انتاج
اللحم ، نظرا لانها أقل تكلفة وتتلاءم مع انخفاض العائد الاقتصادى
للعلف فى انتاج اللحم مقارنة بانتاج الدواجن واللبن والبيض
والاسماك .

على أن يوجه العلف المركز ، المرتفع التكاليف ، العالى القيمة
الغذائية لانتاج اللبن ومنتجات الدواجن .

* تشجيع الشركات الزراعية على إنتاج عجول التسمين من قطعان
ماشية اللبن ، بدلا من شرائها من السوق ، وتربية سلالات ذات معدلات
نمو وخواص لحم عالية .

استكمال حاجة السوق المحلى :

* توفير لحوم قطعيات جيدة مستوردة بسعر اقتصادى لاستكمال
حاجة السوق المحلى ، حيث ثبت أن سعر استيرادها يقل عن نصف
سعر اللحم المحلية . ولاشك أن استمرار هذه السياسة ، مع جدية
الرقابة ، وتوافر وسائل التداول والحفظ والتعبئة - سوف يجعل
قطاعات عريضة من متوسطى ومنخفضى الدخل تقبل على شرائها ،
حيث لاتستطيع قوتها الشرائية مجابهة ارتفاع اسعار اللحوم المحلية ،
كما أن خبرتها السابقة عن النوعيات المستوردة الرديئة جعلها تحجم
عن شرائها بقدر الامكان .

البنية الأساسية التسويقية

* الاهتمام بوسائل التدريج والتعبئة والتغليف ، وهذا الامر يحتاج
لجانين اساسيين فى سياسة تسويق اللحوم الحمراء ، هما :
- وضع تشريع بمواصفات نوعية فى مرحلتى الحيوانات الحية
واللحوم المتداولة ، مثل وجود ثلاثة انواع على الاقل من القطيعيات :

٣٩٤

الدرجة الاولى ، والثانية ، والثالثة ، مصنفة وفقا لنوع الميوان الحى :
عجول مسمنة صغيرة ، وماشية حلابة مستبعدة ، ولحوم مستوردة .
وسيساعد ذلك على استقرار اسعار اللحوم ، حيث يدفع المستهلك
السعر المناسب للنوعية المقابلة لهذا السعر ، دون تلاعب من قبل تجار
التجزئة .

- ضرورة تطوير المجازر الحالية ، وانشاء المجازر الآلية التى تتوافر
فيها الشروط الصحية والنظافة ، مما يساعد على تصنيع جيد ، بما
يوفر دخلا اضافيا يتعش هذه الصناعة ، ويعمل على تقليل الفاقد
واستقرار اسعار اللحوم بخفض تكاليف الانتاج من خلال هذا العائد
الضمنى . على أن يتم التوسع التدريجى فى صناعة تعبئة اللحوم وفقا
للنوعيات المبينة آنفا .

فى شأن التوسع فى انتاج بدائل اللحوم الحمراء :

* ضرورة استغلال انخفاض تكاليف انتاج لحوم الدواجن والاسماك
مع ايجاد علاقات استبدالية بينها وبين اللحوم الحمراء فى السلعة
الغذائية للمستهلك ، مما يقلل الطلب على اللحوم الحمراء ، ويعمل على
استقرار اسعارها .

تغيرات هيكلية فى قطاع الانتاج الحيوانى :

* تثبيت حجم القطعان المصرية من الماشية ، مع تغيير تركيبها
الوراثى ، بالخلط للايقار ، والانجاب بالنسبة للجاموس . وتوفير برنامج
قومى للتلقيح الصناعى ، مع العلم بأنه توجد فى مصر الآن نواة ميكل
مشروعات متكاملة تكنولوجيا لتحسين الوراثة بالخلط ، ولكن ينبغى
تحويلها لمشروع قومى مثل مشروع الميكنة الزراعية .

* الاهتمام بتنمية قطعان الأغنام والماعز ، فى مناطق الساحل
الشمالى الغربى وسيناء ، وبعض المناطق الجديدة اطراف الدلتا ،
ويحث توفير برنامج رفع نسبة التوائم . مع ايجاد حوافز تسويقية
لتشجيع المربين واستقرارهم ، وتقليل عنصر المخاطرة .

سياسة إنتاج وتسويق الألبان

تمثل البروتينات عنصرا هاما وضروريا من عناصر تغذية الانسان ، لدورها الاساسى فى نمو الاجسام وصيانتها ، بالاضافة الى ما تنتجه للانسان من طاقة لممارسة اعماله الجسمية والعقلية بكفاءة ، كما يؤثر نقصها على نمو الجسم وسلامته وحسن ادائه لوظيفته . وعلى الرغم من اهتمام الدولة بالانتاج الغذائى من البروتينات - سواء اللحوم الحمراء والدواجن والالبان والاسماك - فإن نسبة الاكتفاء الذاتى منها تتجه نحو الانخفاض ، سنة بعد أخرى .

وقد توجهت عناية المجالس القومية ، منذ وقت مبكر ، الى دراسة هذا الموضوع من جوانبه المتعددة ، فأنجز المجلس فى عام ١٩٧٥ دراسة عامة عن : احتياجات البلاد من اللحوم والاسماك والالبان عام ٢٠٠٠ ، ثم رأت أن تفرد لكل عنصر من هذه العناصر الغذائية دراسة مستقلة . ومن ثم اعد المجلس لدراسة شاملة عن « سياسة انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات » فى اربعة اقسام تشمل : الدواجن ، واللحوم الحمراء ، والالبان ، والاسماك . وقد انجز منها قسمين عن :

- الدواجن والبيض .

- اللحوم الحمراء والماشية .

وتم نشر موجز عنهما فى تقرير المجلس عن دورته « الثالثة

عشرة » .

وقد اتم المجلس خلال دورته الحالية دراسته الموسعة عن القسم الثالث ، وموضوعه : « سياسة إنتاج وتسويق الألبان » .

ويمثل هذا التقرير مستخلصا موجزا لأهم عناصر هذه الدراسة التى تتضمن النقاط الآتية : الانتاج ، والتجارة الخارجية للالبان ومنتجاتها ، والسياسات الاقتصادية المؤثرة على انتاج الالبان ، وتسويق الالبان ، وامكانات الاكتفاء الذاتى من الالبان ومنتجاتها .

وفيما يلى عرض موجز لأهم ما جاء بالدراسة المطولة عن هذه النقاط :

الانتاج :

تمثل قيمة صناعة انتاج الالبان عام ١٩٨٣ (٨٨٥ مليون جنيه) اى حوالى ثلث قيمة الانتاج الحيوانى ، وحوالى ١٠ ٪ من جملة قيمة الانتاج الزراعى .

ويعتمد انتاج الالبان فى مصر على الابقار والجاموس ، وان كان عدد الابقار يميل الى التناقص بمعدل ١٦ ٪ عام ١٩٨٣ من عددها عام ١٩٧٠ ، وبالعكس زاد عدد الجاموس بمعدل ٢٠ ٪ عام ١٩٨٣ على عددها عام ١٩٧٠ .

ويمكن ارجاع هذا النقص وهذه الزيادة الى ان عدم توافر الاعلاف بالقدر الكافى وارتفاع اسعارها ، ادى الى التضحية بالابقار لصالح الجاموس ، لتفوقه عليها فى انتاج اللبن .

وتشير البيانات الى ان عدد الحيوانات المملوكة للقطاع العام والحكومى لا تمثل اى اهمية تذكر بالنسبة للعدد الكلى ، ولذلك فان هذا القطاع لن يكون له تأثير فى محاولات توجيه وتنمية صناعة انتاج الالبان ، كما تشير الى ان انتاج الالبان وصل الى مليونى طن عام ١٩٨٥ ، يمثل انتاج الابقار منها حوالى الثلث ، ويمثل انتاج الجاموس حوالى الثلثين ولا يمثل انتاج الماعز اهمية تذكر فى جملة الانتاج اللبنى .

ويقدر الانتاج المحلى من اللبن الخام للابقار والجاموس والماعز ، بالاعتماد على ما يأتى :

الجاموس : ٦٥ ٪ من الاناث الكبيرة و ٢٠ ٪ من الاناث المتوسطة .

الابقار : ٧٥ ٪ من الاناث الكبيرة و ٣٠ ٪ من الاناث المتوسطة .
الماعز : الكبير كله و الســـــود و ٣٠ ٪ من الاناث المتوسطة .
ويستبعد ١ ٪ كنسبة نفوق لكل نوع من الانواع السابقة قبل حساب
نسبة الحلوب ، ويقدر معدل الادرار كما يلي :

الجاموس : ١١٦٨,١ كجم للكبير و ٨٩٨,٥ كجم للمتوسط .

الابقار : ٦٧٣,٩ كجم للكبير والمتوسط .

الماعز : ٩ كجم .

نظم وهيكل إنتاج الألبان :

يجرى إنتاج الألبان في مصر وفقا لاحد نظامين انتاجيين :

أولهما : هو النظام المتخصص او التجارى لأنه يعتبر أن إنتاج
الألبان هدفه الرئيسى ، ويسوق إنتاجه من اللبن في غالب الاحوال
بحالته السائلة .

ثانيهما : هو النظام غير المتخصص او التقليدى ، لأنه لا يعتبر
إنتاج اللبن هدفا رئيسيا ، بل واحدا من مجموعة اهداف تربية الماشية .
كذلك يمكن تقسيم النظام الانتاجى المتخصص الى قسمين :

الاول : يعتمد في إنتاجه على الجاموس بصفة رئيسية ، وتمثله
المزارع التى تنتشر داخل المدن وحولها لتسويق إنتاجها بحالته السائلة
والخام للاستهلاك بالمدن ، وهذه المزارع هى ما يطلق عليها اصطلاح
القطعان الطيارة او « الزرائب » .

الثانى : يعتمد على الحيوانات الاجنبية والمهجنة ، وتمثله المزارع
الحديثة التى اقيمت منذ السبعينات ، بمقتضى سياسة تشجيع استيراد
الحيوانات الاجنبية ودعم الأعلاف والقروض .

وتتسم قطعان المزارع المتخصصة بكبر عددها ، في حين أن النظام
التقليدى بالريف المصرى يترارح عدد حيواناته لدى الفلاح الواحد من
١ : ٣ رؤوس من الابقار المحلية والجاموس ، وهو النمط السائد لحجم
الحيوانات الحيوانية .

وتدل البيانات على ان النظام المتخصص يمثل إنتاجه ٢٦ ٪ من
إنتاج الألبان ، من بينها ٢١ ٪ من إنتاج الجاموس بقطعان الزرائب ،

وحوالى ٥ ٪ من الابقار الاجنبية والمهجنة ، في حين ان حوالى ٧٤ ٪ من
إنتاج الألبان يقدمها النظام التقليدى بالريف من الجاموس والابقار ،
يمثل إنتاج الجاموس منها حوالى ٤٧ ٪ ، بينما يمثل إنتاج الابقار
البلدية حوالى ٢٧ ٪ .

وتشير هذه المعدلات الى ان القطاع التقليدى لا يزال هو القطاع
الرئيسى في إنتاج الألبان ، كما ان حيوان الجاموس لا يزال هو الحيوان
الرئيسى المستخدم في الإنتاج .

التجارة الخارجية للألبان ومنتجاتها :

تزايدت الواردات من الألبان ومنتجاتها ، لمواجهة احتياجات
الاستهلاك المحلى . وتشير الاحصاءات في صدد ظروف الاستيراد الى
ما يأتى :

- أن حجم الواردات ظل في اطار محدود حتى عام ١٩٧٤ ، ثم
اتسع ونما بدرجة ملحوظة فيما بعد .

- أنه منذ عام ١٩٧٧ بدأ استيراد اللبن السائل بكميات محدودة ، ثم
تزايد حتى بلغ ٢,٦ ألف طن عام ٨٣ / ٨٤ . كما ان متوسط السعر
للاستيراد يزيد في كل السنوات عن تكاليف إنتاج اللبن المحلى ، بدليل
ارتفاعه عن سعر توريد اللبن لشركة مصر للألبان .

- أنه فيما بعد ١٩٨٠ أصبح الجبن الابيض يمثل نمطا استيراديا
متزايدا ، ويمثل بأسعاره الاستيرادية منافسا جيدا للمنتج محليا ، وقد
لجأت وزارة التموين الى تشجيع استيراده كسياسة لمعادلة ارتفاع
اسعار الجبن الابيض المحلى .

- أن الجبن المطبوخ والجاف يمثل نمطا استيراديا اساسيا
ومستمرا من بين واردات الألبان ، على امتداد الفترة من عام ٦٦ / ٦٧
الى عام ٨٢ / ١٩٨٣ وان تضاعفت كمياته بعد عام ١٩٧٤ ، وكذلك
الحال بالنسبة للبن المجفف .

- أن اسعار اللبن المجفف ارتفعت خلال الثمانينات بدرجة ملحوظة
ولم يحقق استيراده من الإنتاج الاوربى المدعم أى ميزة سعرية
لانتفاض سعر صرف الجنيه المصرى .

- أن كميات الواردات كانت منذ عام ١٩٦٧ / ٦٦ تقل عن ٢٪ من الانتاج المحلى حتى عام ١٩٧٤ ، إلا أنها تزايدت بعد ذلك حتى وصلت الى ما يمثل حوالى ٢٠٪ فى الفترة من ١٩٨٣ / ٨٢ حتى ١٩٨٥ / ٨٤ .
الطلب والاستهلاك :

يتضح من الاحصاءات ان مستوى الاستهلاك الفردى يميل الى التناقص باستمرار ، فقد تناقص من ٥٠ كجم فى عام ١٩٧٦ الى حوالى ٤٥ كجم فى عام ١٩٨٢ / ٨١ ، وكذلك الشأن فى هذا المعدل بالنسبة الى اجمالى السلع الغذائية ، فقد تناقص من حوالى ٩,٥٪ عام ١٩٧٣ الى حوالى ٧,٤٪ فى عام ١٩٨٢ / ٨١ .
وطبيعى ان تنجه الى التناقص ايضا السعرات الحرارية المتولدة ، وكذلك بروتين ودهون الالبان ومنتجاتها المستهلكة فى هذه الفترة (١٩٨٢/٧٣) .

ويشير احصاء تطور معدلات الاستهلاك الفردى من الالبان ومنتجاتها عن الفترة (١٩٦٧ / ٦٦ - ١٩٨٥ / ٨٤) الى ان متوسط نصيب الفرد قد تناقص حوالى ١٠ كجم معادل لبن مصحح (٤٪ دهن) من الانتاج المحلى خلال هذه الفترة وهى ١٩ عاما ، بينما تزايد نصيبه من الواردات بنفس الكمية تقريبا .

السياسات الاقتصادية المؤثرة على إنتاج الألبان :
أولا : سياسة التأمين على الماشية :

قامت هذه السياسة بهدف تحقيق الرعاية البيطرية لحيوانات هذا القطاع ، ولكن واقع تطبيقها ابعدها عن اهدافها ، ومن ذلك :
• ان التأمين استخدم كوسيلة لتوزيع الاعلاف وليس للرعاية البيطرية .

• انتجت مشكلة قصور الاعلاف وارتفاع اسعارها تزايدا فى الاقبال على التأمين بنسبة حوالى ١٣٧٪ عام ١٩٧٦ عنه فى عام ١٩٧٥ ، حيث صار التأمين شرطا لصرف علف الماشية لمن يربيهها .

• اقتصر التأمين على الحيازات الحيوانية الكبيرة - لاشتراط حد أدنى لعدد الماشية التى يؤمن عليها - وحرمت منه الحيازات الصغيرة التى تكون القطاع العريض بالمجتمع الزراعى ، وصرفت الاعلاف للحيازات الاولى وحرمت منه الثانية .

• من فوائد التأمين صرف تعويض مناسب فى حالة نفوق الحيوان المؤمن عليه ، الا انه لوحظ أن القيمة المؤمن على اساسها لا تتناسب القيمة الفعلية للحيوان الا للابقار المستوردة التى يتم التأمين عليها وفقا

لثمن استيرادها . يضاف الى ذلك معوقات الروتين عند صرف قيمة التعويض ويتضح من بيان التأمينات عام ١٩٨٥ ، ان عدد الحيوانات المؤمن عليها لنشاط التسمين يزيد على مليون رأس ، والحيوانات المؤمن عليها لنشاط الالبان تزيد على نصف مليون رأس .

ثانيا : السياسة العلفية :

تتضمن هذه السياسة جانبين : اولهما : يختص بقواعد صرف حصص الاعلاف ، وثانيهما : يختص بتسعير هذه الاعلاف .

اما قواعد صرف الاعلاف فى الفترة من ٧٨ - ١٩٨١ فقد حققت ميزات لتشجيع نشاط التسمين عما حققت لنشاط انتاج الالبان من حيث اشتراط الحد الأدنى للعدد ، ومن حيث كميات الاعلاف التى تصرف ، الا ان هذه القواعد بدأت فى منح مزيد من التشجيع فى عام ١٩٨١ لنشاط انتاج الالبان من حيث الحد الأدنى للعدد .

ثم صدرت قواعد جديدة عام ١٩٨٧ ألغت الميزات التى أعطيت لنشاط انتاج الالبان عام ١٩٨١ .

ويصفة عامة فانه يلاحظ ان سياسة صرف الاعلاف ، علاوة على انها تعطى نشاط التسمين الاولوية ، الا انها ما زالت موجهة للنظام المتخصص فى الانتاج والذى يمثل ربع الطاقة الانتاجية من الالبان ، اما القطاع العريض والذى يمثل ثلاثة ارباع طاقة الانتاج فى مصر وهو قطاع الريف ، فلا يزال بعيدا عن اهتمام سياسة صرف الاعلاف .

اما من حيث تسعير الاعلاف ، فان الدولة بعد عام ١٩٨٢ حاولت ان تخفف من اعباء دعم الاعلاف فارتفعت اسعار علف الالبان ثلاثة اضعاف فيما بين عامى ١٩٨٢ و ١٩٨٣ فى حين ان ارتفاع اسعار العلف الموحد للتسمين لم يتجاوز ٧٠٪ من اسعار عام ١٩٨٢ . واختلاف تركيب كل من العلفين عن الاخر لا يبرر هذا الفرق فى السعر .

ثالثا : السياسة الاقراضية لمشروعات الأمن الغذائى :

تطورت سياسة الاقراض فى مجال الانتاج الحيوانى منذ ١٩٧٦ بنقل اختصاصات مؤسسة الائتمان والتعاون الزراعى الى بنك التنمية والائتمان الزراعى . ومنذ عام ١٩٧٧ استحدثت انواع جديدة من القروض متوسطة الاجل لتربية إناث الماشية ، وطويلة الاجل لإنشاء مزارع اللبن .

وفى محاولة لدراسة سابقة لتقييم اثر هذه السياسة على مشروعات انتاج الالبان ، تبين ان العائد الاستثمارى خلال ٢٠ عاما بلغ حوالى ١١,٨٪ سنويا للمشروع المقترض بفائدة مدعمة ٦٪ ، اما عائد

المشروع الذى يقتضى بفائدة سنوية مقدارها ١٢ ٪ فقد بلغ حوالى ١٠,٩ ٪ سنويا ، وهذه المعدلات لا تعكس ميزة نسبية للاقتراض المدعم ، اذ ان الفرق يقل عن ١ ٪ بين الحالتين ، الا ان هذا الفرق يزداد اذا قورن القرض المدعم بالمشروع الذى يستثمر اموالا خاصة بدون اقتراض ، حيث يبلغ عائده حوالى ٨,٦ ٪ سنويا .

رابعاً : السياسة الاستيرادية :

تفضل هذه السياسة استيراد اللحوم على استيراد الالبان ومنتجاتها ، وتعليقها الاووية . وهذا التفضيل يتفق مع ما ثبت من ان تكاليف انتاج اللحوم الحمراء فى مصر اعلى بكثير من تكاليف الاستيراد ، اذ ان تكاليف استيراد الالبان ومنتجاتها تزيد على تكاليف انتاجها محليا . فلو وجهت تكاليف استيرادها الى استيراد مستلزمات انتاج وتوفير بنية تسويقية وخدماتها لكان ذلك مشجعا على تنمية الانتاج .

خامساً : السياسة السعرية للالبان ومنتجاتها :

لا تحكم الغالبية العظمى من المنتجات اللبنية أى سياسة تسعيرية ، لان المسعر لا يمثل الا نسبة ١٥ ٪ من المعروض فى الاسواق ، وهو انتاج شركة مصر للالبان . اما انتاج القطاع الاستثمارى الذى لا تتجاوز تكلفة انتاج الكيلوجرام الواحد من اللبن الخام منه ٣٠ قرش فانه يباع بـ ١٢٠ قرش ، ومما يساعد على ذلك ضعف كفاءة الجهاز التسويقى .

اما المنتجات المستوردة ، فان اسعارها تتوقف على تكاليف الاستيراد المتغيرة من مستورد الى آخر ومن فترة لأخرى ، على الرغم من وجود ضوابط لتحديد اسعارها ونسب هوامش الوسطاء .

سادساً : السياسة النقدية :

تتأثر صناعة انتاج الالبان بالسياسة النقدية ، شأنها فى ذلك شأن أى صناعة أخرى فى المجتمع .

وابرز أثر لهذه السياسة هو اثر تغير سعر صرف الدولار ، مما أدى الى ظهور حالة عدم الاستقرار فى اسعار الانتاج المحلى والمستورد الذى يؤثر على معدلات التضخم التى تترك آثارها على الانتاج ، كما أثرت على مستوى الاسعار للمنتجات المحلية لوجود العلاقات الاستبدالية

بين السلع المختلفة .

سابعاً : السياسة المالية :

يمكن التعرف على السياسة المالية المؤثرة على قطاع انتاج الالبان من خلال جانبين ، هما :

- (أ) الرسوم الجمركية على واردات الالبان ومنتجاتها ولوازم الانتاج .
- (ب) سياسة الضريبة على النشاط الانتاجى .

وعن الجانب الاول ، فانه بسبب عجز الانتاج المحلى عن سد حاجة الاستهلاك ، فقد اتجهت السياسة المالية الى اعفاء الواردات الغذائية من الجمارك لتتخفف اسعارها للمستهلك ، وهذه سياسة تفرضها بعض الظروف الطارئة رغم انها تمنح المنتج الاجنبى ميزة تشجيعية على حساب المنتج المصرى . وتوجيه هذه السياسة لاعفاء مستلزمات الانتاج هو الاتجاه الامسح . وقد بدأت محاولات متواضعة فى هذا الاتجاه منذ اغسطس ١٩٨٦ ، فخفضت رسوم جمركية على المنتجات النهائية المستوردة بنسبة ١ ٪ ، وخفضت جمارك معظم مستلزمات الانتاج وان كانت لاتزال مرتفعة .

اما عن الجانب الثانى - وهو الضرائب - فان جميع مشروعات الالبان معفاة من الضرائب ، باعتبارها من مشروعات الامن الغذائى .

تسويق الالبان :

أولاً : مسار تسويق اللبن الخام :

فيما يتعلق بمسار تسويق اللبن الخام المنتج بالنظام التجارى ، فان البان جاموس الزرائب - بسبب دسامتها التى يفضلها المستهلك المصرى - وجدت فرصة تسويقية مميزة وسعرا افضل يزيد ٣٠ ٪ عن سعر البان الابكار الفريزيان لانخفاض دسامتها ، فاعتمد فى تسويق البانها على مسار واحد ، هو التوريد لشركة مصر للالبان . ولهذا فان شركات انتاج اللبن القريبة فى موقعها من مراكز تجميع او مصانع شركة مصر للالبان تحصل على ميزة تسويقية عن مثيلاتها البعيدة الموقع عن المراكز والمصانع ، حيث تعاني الاخيرة كثيرا من الصعوبات لتسويق البانها فيما يتعلق بالنقل الى مراكز التجميع .

وكان من الممكن تفادى هذه العقبة عند انشاء هذه المزارع باختيار مواقعها قريبة من مراكز التجميع او مصانع شركة مصر للالبان ، فضلا

عن أن عدم وجود فرصة تسويقية أخرى غير التوريد للشركة المذكورة ، جعل انتاج هذه المزارع لا مفر له من التأثير الشديد بتغيير سياستها الانتاجية ، عندما اتجهت الى الاعتماد بدرجة اكبر فى انتاجها على الالبان المجففة على حساب الالبان الطازجة فبار هذا الانتاج الطازج ، مما حدا ببعض الشركات الكبيرة الاستثمارية إلى علاج الموقف بإنشاء خطوط لبسترة ألبانها أو تعقيمها .

وفيما يتعلق بمسار تسويق انتاج النظام التقليدى الذى يعتمد فى انتاجه على الجاموس والابقار البلدية ، فإن ظروفه التسويقية تخالف ظروف النظام التجارى الذى يسوق كل انتاجه سائلا ، ويسوق النظام التقليدى جزءا محدودا من انتاجه بحالته السائلة ، ويوجه الجزء الاكبر للتصنيع المنزلى لحفظه اللبن فى صورة منتجات لبنية ، قابليتها للحفظ اكبر من اللبن السائل الذى لا تتوافر امكانيات تسويقه بحالته السائلة ، وصار سعره منخفضا عن متوسط السعر الذى يحصل عليه منتج النظام المتخصص .

كما ان انخفاض قيمة المنتجات اللبنية بالمقارنة بقيمة اللبن المصنعة منه ، يوضح ان الواقع يعكس ضعف المساك والكفاءة التسويقية - التى لو تحسنت لتحقيق عائد مجز لهذا المنتج - مما يضطره الى بيعه فى الاسواق المحلية او من خلال وسطاء بأسعار مخفضة .

على ان المشكلات التى تنجم عن ضعف الكفاءة التسويقية لسلمة سريعة التلف كالالبان قد تفسد أى اتجاه فى مجال زيادة الانتاج ، بل قد تؤدي بالمنتجين إلى ترك مجال إنتاجهم والانصراف إلى مجالات أخرى ، أقل مخاطرة وأكثر عائدا .

ثانيا : هيكل توزيع اللبن الخام :

يمكن توزيع هيكل الانتاج كما يلى :

- انتاج الجاموس بالنظام التجارى : ٤٢٠,٢١ ألف طن توجه بحالتها الخام للمستهلك .

- انتاج الابقار الاجنبية : ١٠٠,٠٥ ألف طن ، منها :

٢٥,٧ ألف طن فى صورة لبن مبستر ومعقم للشرب .

٧٤,٣٥ ألف طن توجه لشركة مصر للالبان .

انتاج القطاع الريفى :

٢٦٩,٤٤ ألف طن البان جاموس خام ، ٢٠٠,٤٤ ألف طن من البان الابقار الخام ، والباقي موجه للتصنيع المنزلى وهو : ٥٦٩,٩٢ ألف طن لبن جاموس ، ٢٤٧,٤٤ ألف طن لبن ابقار ، وحوالى ١٠١,١١ ألف طن لبن جاموس ، ٩٢,٣٩ ألف طن لبن ابقار تباع كلبن خام وتوجه للتصنيع بمصانع ومعامل الالبان لشركة مصر للالبان والقطاع الخاص .

ويعتمد تسويق المنتجات اللبنية على منافذ التوزيع ، تختلف بحسب مصدر الانتاج . فعلى حين تسوق منتجات القطاع العام من خلال منافذ توزيع للقطاع العام فى الغالب بجانب منافذ توزيع للقطاع الخاص (محال البقالة) ، نجد ان منتجات القطاع الخاص تسوق فى الغالب الاعم عن طريق منافذ التوزيع للقطاع الخاص ، اما منتجات القطاع التقليدى فالجزء المسوق منها يجرى تسويقه من خلال الاسواق المحلية بالقرى .

ثالثا : الطاقة الانتاجية المتاحة والمستغلة :

- الطاقة الانتاجية المتاحة والمستغلة بشركة مصر للالبان عام ٨٤ / ١٩٨٥ : توجد طاقة لمختلف المنتجات اللبنية غير مستغلة ، تمثل نسبة تتراوح بين ١٠ ٪ و ٧٤ ٪ ، وكلما زادت نسب عدم الاستغلال زادت التكاليف الثابتة للانتاج .

- الطاقة الانتاجية المتاحة والمستغلة لمصانع القطاع العام والاستثمارى فى انتاج الالبان المبسترة والمعقمة عام ١٩٨٥ :

• الطاقة المتاحة لشركة مصر للالبان تمثل حوالى ٥٤ ٪ من اجمالى الطاقات الانتاجية بالقطاعين ، والمتاح للقطاع العام يمثل حوالى ٦١ ٪ من الاجمالى ، فى حين تمثل طاقات القطاع الاستثمارى حوالى ٣٩ ٪ فقط .

• الطاقة المستغلة لشركة مصر للالبان تمثل اعلى معدل هو ٩١ ٪ ، فى حين تتراوح بين : ٢٥ - ٣٠ ٪ بالنسبة لباقي الشركات ، ويمثل انتاجها حوالى ٧٩ ٪ من اجمالى المنتج عام ١٩٨٥ .

• الطاقة المعطلة في شركة مصر للالبان تمثل معدلا ضئيلا هو ٩٪ ، في حين تراوحت في باقى الشركات بين ٧٠ - ٧٥ ٪ .

رابعا : المنتجات اللبنية : (المصنوعة من اللبن الخام)

يمكن تقدير ناتج الكمية الموجهة للتصنيع المنزلى بالريف بحوالى :

١٦٣,٥ ألف طن من الجبن الابيض و ٣١,٦ ألف طن من الزبد ، يوجه معظمها للاستهلاك بالريف .

اما بالنسبة لانتاج القطاعين العام والخاص ، فانه لا تتوافر بيانات دقيقة لانتاج القطاع الخاص ، حيث لم يحص انتاجه من اللبن المبستر والمعقم وكذلك اللبن الزبادى .

- ويلاحظ من البيانات المتاحة ، ان القطاع العام ينفرد في انتاج اللبن المبستر واللبن الزبادى والجبن المطبوخ ، في حين ينفرد القطاع الخاص في انتاج زبدة المائدة . ويشترك كلاهما في المنتجات الاخرى ، فيساهم كل منهما بحوالى النصف من انتاج الجبن الجاف والركفور ، في حين يمثل انتاج القطاع العام حوالى ١٤ ٪ من انتاج الجبن الابيض ، وحوالى ١٦,٥ ٪ من الایس كريم ومسحوقة ، ويمثل القطاع الخاص الجزء الاكبر (حوالى ٨٦ ٪ من الجبن الابيض و ٨٣,٥ ٪ من الایس كريم عام ٨٤ / ١٩٨٥) .

خامسا : تكاليف انتاج المنتجات اللبنية :

تشير الدراسات الى ان القطاع الخاص الذى يمثل القطاع الرئيسى في انتاج الجبن والجبن الجاف والزبد ، يمكن اعتبار تكاليف انتاجه ممثلة لتكاليف انتاج شركة مصر للالبان ، مع مراعاة الفرق في سعر اللبن الخام الذى يحصل عليه القطاع الخاص بزيادة عن سعر توريده للشركة مقدارها من ٥ - ٧ قروش للكيلو جرام في المتوسط . وهذه الزيادة تمثل قيمة الدعم الذى يحصل عليه اللبن المورد للشركة عن طريق تدعيم العلف .

ولهذا تزيد تكاليف انتاج الكيلو جرام من الجبن الابيض الطازج الكامل الدسم على تكاليف انتاجه بشركة مصر للالبان بحوالى ٣٠ قرش ، فتكون جملة تكلفة انتاجه ١,٤٠٣ جنيه ، كما تزيد بحوالى ٥٥ قرشا لكل كيلو جرام من الجبن الجاف ، وتكون جملة تكلفته حوالى ٢,٤٤٢ جنيه .

وبصفة عامة ، فان تكاليف الانتاج بشركة مصر للالبان تقل عن

تكاليف الانتاج بالقطاعين الخاص والتقليدى ، بالإضافة الى تعدد منتجات الشركة التى تصل الى حوالى ٢٤ منتجا للتسويق ، مقابل اقتصار كلا القطاعين على الجبن والزبد .

ونعما يتعلق بالقطاع الاستثمارى - الذى يتمثل انتاجه بصفة رئيسية في اللبن المعقم - فانه يمكن تقدير تكاليف انتاجه للكيلو جرام بحوالى ٣٠ قرشا وتكلفة التعميم حوالى ٢,٨ قرش ، فتكون الجملة ٣٢,٨ قرش . واذا روعى ارتفاع الاجور في هذا القطاع ، فان جملة التكلفة تكون حوالى ٣٥ قرش / كجم بدون تكاليف العبوة المستوردة التى تتسبب في رفع سعر الكيلو جرام للمستهلك سنة ١٩٨٥ الى ٩٥ قرش و ١٢٠ قرش سنة ١٩٨٦ ، اى اربعة اضعاف سعره كلبن خام .

سادسا : مسار تسويق المنتجات اللبنية :

منتجات القطاع العام التقليدى من الجبن الكامل الدسم والقريش والزبد البلدى يوجه الجزء الاكبر منها للاستهلاك الذاتى ، والجزء الثانى لمستهلكى القرية من المنتج مباشرة ، وهناك جزء ثالث اقل يباع لمستهلكى المدن عن طريق وسيط واحد يقوم بخدمة النقل فقط .

اما منتجات القطاع الاستثمارى ، فان شركاتها تقوم بتوزيع منتجاتها عن طريق وسيط واحد هو تجار السوبر ماركت والبقالات .

واما منتجات القطاع الخاص - والمتمثل في معامل الالبان الكثيرة العدد - فيتم توزيع منتجاتها عن طريق وسيطين هما : تجار الجملة ، وتجار التجزئة .

واما منتجات شركة مصر للالبان ، فيتم توزيعها على النحو التالى :

٤٥ ٪ لمتهدى التوزيع وتجار الجملة .

٢٢,٢ ٪ للهيئات الحكومية والمستشفيات والمصانع .

٢١,٤ ٪ لمناهل التوزيع التابعة للشركة .

١٠,٤ ٪ لشركات المجمعات الاستهلاكية التابعة لوزارة التموين .

١٠٠ ٪

سابعا : أسعار المنتجات اللبنية :

اذا اتخذنا سنة ٨٠ / ١٩٨١ سنة الاساس لتقدير الزيادة في اسعار هذه المنتجات ، نجد ان الزيادة بلغت ٢١ ٪ سنة ٨١ / ١٩٨٢ ، وفي سنة ٨٢ / ١٩٨٣ بلغت ٢٥ ٪ ، وفي عام ٨٣ / ١٩٨٤ بلغت ٢٤ ٪ ، اى أنها ارتفعت في اربع سنوات بحوالى ٧٠ ٪ .

الهوامش التسويقية :

× بالنسبة لمنتجات شركة مصر للالبان : الجبن بأنواعه المختلفة – البيضاء والجافة والمطبوخة – هامشه سالب ويتراوح فيما بين ٦,٥ قرش الى ٤٥,٢ قرش لكل دسته جبن مطبوخ ، على الرغم من انخفاض تكاليف الانتاج لتحديد اسعاره دعما للمستهلك .

وتتراوح نسبة هامش الوسطاء بين المصنع والمستهلك فيما بين ٥ – ٢٠ ٪ من سعر المصنع وفقا لنوع المنتج اللبنى ، وهى هامش مناسب لانخفاض سعر المصنع وما يقدمه كل من تاجر الجملة والتجزئة من خدمات تحمل مخاطر تلف السلعة أو فسادها .

× بالنسبة لمنتجات القطاع الخاص : الجبن بأنواعه الثلاثة : يحصل تاجر الجملة منه على هامش حوالى ١٠ ٪ ، وتاجر التجزئة على حوالى ضعفين الى اكثر من ثلاثة اضعاف تاجر الجملة . ومن المعلوم ان يكون هامش تاجر التجزئة اكبر من هامش تاجر الجملة ، ولكن هذه المعدلات مرتفعة لكليهما ، لاسيما ان الالبان تمثل جزءا مهما فى غذاء الاسرة المصرية رغم وجود تسعيرة ودية سنة ١٩٨٦ اتاحت معدلا مرتفعا لهامش تاجر الجملة يصل الى ٤٢ ٪ فى الجبن الابيض القديم على حساب تاجر التجزئة والمنتج .

ثم عادت محاولة اخرى للتسعيرة الودية فى نوفمبر ١٩٨٦ ، الا انها حاولت خفض السعر للمستهلك على حساب هامش تاجر التجزئة ، ولم تمس هامش تاجر الجملة ، ولكن هناك ظروف عديدة حالت دون تحقيق هذه التسعيرة .

× بالنسبة لمنتجات الالبان المستوردة : فيما يتعلق بأنواع الجبن نجد ان هوامش تاجر الجملة معقولة وتقل كثيرا عن هوامشه من المنتج المحلى ، حيث تتراوح نسبتهما فيما بين ٢,٢ ٪ و ٥,٤ ٪ ، وكذلك هوامش تاجر التجزئة التى تتراوح نسبتهما فيما بين ١٢,٥ ٪ و ١٦ ٪ ، ومن المعروف ان المنتجات المستوردة يمكن التحكم فى مسالكها من خلال اولى مراحل التسويق ، فضلا عن تجانس نوع المنتج والتزام الوسطاء بالفواتير اللازمة للتسويق .

النمط الاستهلاكى للالبان ومنتجاتها :

متوسط استهلاك الفرد من الالبان ومنتجاتها فى عام ٨٤ / ١٩٨٥ :

– من اللبن السائل المحلى : ٢٠,٧٣ كجم ، ومن المستورد : ٣٠

جرام .

– من الجبن الابيض المحلى : ٧,١٧ كجم ، ومن المستورد : ٠,٣٤

كجم .

– من الجبن المطبوخ : ٠,٥٦ كجم : ٢٥ ٪ منها ينتج محليا و ٧٥ ٪

منها مستورد .

– من اللبن المجفف : ٠,٣٢ كجم وكله مستورد .

– من اللبن الزبادى : لا يمكن تقدير نصيب الفرد مما ينتجه القطاع

الخاص الذى يزيد انتاجه اضعافا مضاعفة عن انتاج القطاع العام

الذى يقدر نصيب الفرد منه بحوالى ٠,٢ كجم .

إمكانات الاكتفاء الذاتى من الالبان ومنتجاتها :

إن تحقيق الاكتفاء الذاتى فى موارد الغذاء يعتبر هدفا قوميا ، ومورد الالبان ومنتجاتها من اهم هذه الاهداف . ويتحقق لمصر ميزة نسبية فى انتاج الالبان اذا انتجت بتكاليف اقتصادية تساوى او تقل عن تكاليف استيرادها وهوما يسمى « معامل الحماية الحقيقية » . وهذا يعنى ان المنتجات المحلية لها قدرة تنافسية وحماية طبيعية فى مواجهة المنتجات المستوردة ، وتزداد هذه القدرة كلما زاد انخفاض هذا المعامل عن الواحد الصحيح ، أما إذا زاد على الواحد الصحيح فتقل القدرة التنافسية وتتقضى الحماية الطبيعية للانتاج المحلى .

وقد تبين من الدراسة ان « معامل الحماية الحقيقية » كان مقتربا من الواحد الصحيح لالبان الجاموس التجارى (١,١) ، وللبان الجاموس بالنظام التقليدى (١,٣) .

فى حين بلغ للأبقار الأجنبية (١,٥) وللأبقار البلدية (٢,٣) أى أن ألبان الجاموس تميل الى الاقتراب من الواحد الصحيح . واذا ما رعى امكان التقلب على مشكلة التغذية الزائدة بقطاع الانتاج من الجاموس التجارى ، فان معامل الحماية الحقيقية للالبان يصل الى (٠,٨) أى يتحقق لها قدرة منافسة عالية للالبان المستوردة المجففة ، بل إن الإنتاج المحلى لديه قدرة منافسة عالية فى مواجهة اللبن السائل المستورد ، حتى ألبان الأبقار البلدية ذات التكلفة العالية نسبيا .

كما تبين كذلك أن الالبان الناتجة عن الجاموس ، سواء فى النظام

المختصين التجارى او النظام التقليدى ، لديها القدرة - او يمكن ان يكون لديها القدرة - على منافسة الالبان المستوردة ، حتى الاقل تكلفة منها وهى المجففة . وهذا يعنى ان هناك ميزة نسبية لمصر فى انتاج الالبان .

وفىما يتعلق بتخصيص الموارد بين الانشطة الحيوانية المتنافسة ، فإن إعطاء الأولوية لنشاط انتاج الالبان ، على نشاط انتاج اللحوم الحمراء فى توزيع الموارد والاستثمارات - لما للنشاط الاول من ميزة نسبية بالنسبة للنشاط الثانى - يخفض تكلفة المجتمع فى انتاج البروتين الحيوانى ، وهذه الأولوية لا تعنى إهمال إنتاج اللحوم الحمراء لأنها ستنتج بتكلفة أقل كثيرا من تكلفتها فى نشاط التسمين ، ولأن إنتاج الالبان يستلزم إنتاجها ، وتمثل منتجا ثانويا من أهدافه .

التوصيات

وعلى ضوء هذا التقرير ، والدراسة المطولة التى اعدت بشأن موضوعه ، وما دار حوله فى اجتماع المجلس من مناقشات ، برزت مجموعة من الآراء والاتجاهات ، فى مقدمتها ما يأتى :

- أن اتساع الفجوة بين انتاج الالبان واستهلاكها يرجع فى الدرجة الأولى الى تزايد عدد السكان ، أكثر من أى عامل آخر .

- أن الاراضى الجديدة يمكن أن تزرع فى سنوات استصلاحها الأولى بكميات كبيرة من الاعلاف . كما يمكن ان تنشأ بها مزارع واسعة « كمرعى » لإنتاج الإلبان .

- أن دور المزارع الصغيرة فى انتاج الالبان ، ينبغى ان يحظى بالرعاية والتنظيم فى اطار مشروعات تنمية القرية ، مع ربطه بالسوق ، ويمكن ان يتم ذلك من خلال وحدات تجميع مكثفة .

- أن انشاء مصانع لألبان الأطفال فى المزارع الكبيرة ، أمر جدير بالاهتمام .

- أن هناك جهات ينبغى أن يكون لها دور فعال فى تجميع الالبان وتنمية صناعتها ، وفى مقدمتها : التعاونيات ، وبنك التنمية الزراعية .

- ان صناعة الكيماويات البيطرية ، وتبسيط معدات تصنيع الالبان ، إلى جانب صناعة الاعلاف ، تحتاج الى مزيد من العناية والاهتمام .

- ان نسبة الفقد فى انتاج الالبان ، وكذلك دور وزارة التموين فى

٤٠٣

هذا الانتاج ، فى حاجة الى توضيح .

وعلى ضوء ما سبق جميعه ، يوصى بما يأتى :

فى مجال تخصيص الموارد :

* ان اعادة توزيع الموارد بين الانشطة الحيوانية المختلفة ، وفقا لترتيب اولوياتها ، يمثل الخطوة الاولى والاساسية فى تحقيق تغيير النمط الاستهلاكى للبروتين الحيوانى .

- وفى هذا الاتجاه ينبغى اعطاء الالبان الأولوية فى توزيع هذه الموارد كمدخل للاستراتيجية المستهدفة لتغيير نمط استهلاك البروتين الحيوانى ، من خلال زيادة نصيب الالبان والاسماك ثم اللحوم البيضاء ، على حساب اللحوم الحمراء ذات التكلفة المرتفعة . وذلك لما لإنتاج الالبان من ميزة نسبية وفقا لتكاليف الانتاج .

فى مجال الانتاج :

* ان توجه الموارد المخصصة لإنتاج الالبان الى « الجاموس » باعتباره المحور الأساسى لتنمية هذا الانتاج .

- مع ما يقتضيه ذلك من توجيه اهتمام مراكز البحوث المختلفة بالعمل على تنمية وتطوير سلالة الجاموس وتحسين صفاته الانتاجية بالطرق العملية المناسبة .

فى مجال السياسات :

* تعديل توجهات السياسات الاقتصادية المؤثرة على قطاع الالبان ، وذلك بإعادة بنائها ، بحيث يتم التوافق والتكامل بينها . وذلك من خلال المؤشرات الآتية :

- توجيه اهتمام السياسة العلفية للجاموس ، الى ما يأتى :

• اعطاء الجاموس ميزة على أى حيوان آخر ، فى حجم حصص مخلوط العلف المدعم ، ومنح اناث تربية الجاموس نصيبا من هذه الحصص .

• النظر فى الغاء حصص العلف المخصصة للإبقار البلدية ، لانخفاض كفاءتها فى انتاج الالبان .

• النظر فى خفض او الغاء حصص العلف المدعم للنظام المختص فى انتاج الالبان ، وتوجيه نصيبه الى الجاموس بالقطاع التقليدى . حيث إن ألبان « النظام المختص » تحصل على ميزات

تسويقية وسعيرية ، الى جانب انه لن يتأثر بإلغاء دعم أعلافه .

• ان التوازن فى الحجم الكلى للأعلاف المدعمة يجب أن يعطى النصيب الأكبر لإنتاج الألبان والأسماك ، يليهما الدواجن ، ثم اللحوم الحمراء .

- زيادة قيم التأمين على الرأس من الحيوان ، بما يتناسب مع قيمتها السوقية . الى جانب تبسيط وتيسير اجراءات التعويض ، بما يعيد الثقة بين المنتجين وخدمات التأمين .

• على ان يكون التأمين اجباريا على جميع حيوانات القطيع فى مصر . مع النظر فى ان يتجه التأمين الى رسالته الاصلية بربطه بتوزيع الأعلاف .

- تنشيط خدمات الوحدات البيطرية ، وتوفير الادوية والامصال ، سواء بالوحدات البيطرية او بمراكز بيع خاصة . مع ما يتطلبه ذلك من :
• تنظيم عمليات استيراد وتسويق الادوية الحيوانية ، وإحكام الرقابة عليها ، بما يكفل تنظيم وصولها للقلمعان الحيوانية بالكيفية والأسعار المناسبة .

- توجيه القروض للمنتج التقليدى ، ولحيوان الجاموس .

• مع النظر فى وقف الاقراض المدعم للمشروعات الاستثمارية الخاصة بالحيوانات الاجنبية بالتدريج .

- ان تتضمن خطة وزارة الزراعة برامج تنفيذية للاعتماد على الجاموس وتنميته ، وذلك من خلال برنامجين لعلاج الطفيليات والامراض والأربطة .

• مع وقف استيراد سلالات اجنبية من الابقار ، والاستعاضة عنها باستيراد السائل المنوى المجمد وأدوات استخدامه ، لخدمة برنامج التلقيح الصناعى . بالإضافة الى استيراد الطلائق عالية الصفات الوراثية بما يخدم هذا البرنامج .

- تقييد استيراد المنتجات اللبنية ، بما يشجع على تنمية الانتاج المحلى ، على ان يتم ذلك على مراحل تتواءم مع معدلات تحسين هذا

الانتاج .

• مع دعم الانتاج المحلى ، من خلال تشجيع استيراد مستلزمات الانتاج وخفض رسومها الجمركية ، بما يؤدي الى خفض تكلفة الانتاج .

- تحريك اسعار منتجات شركة مصر للألبان ، بما يكفل تغطية التكاليف مع هامش ربح مناسب .

- تغيير سياسة وزارة التموين فى توزيع الألبان المجفة ، الواردة من المعونات الأجنبية ، على مصانع ومعامل الألبان . ومن ذلك :
• تخصيص حصص من هذه الألبان ، بسعر مناسب ، لشركة مصر للألبان تتفق مع امكاناتها ، لإنتاج نوعية منخفضة التكاليف ، ترحب الى الطبقات محدودة الدخل .

• توزيع الجزء الباقي من هذه المعونات بالأسعار السوقية للألبان المجفة ، مع توجيه حصيلة البيع لتمويل تنمية الانتاج ورفع كفاءة التسويق .

فى مجال التسويق والتصنيع :

* تشجيع تسويق الألبان السائلة ، وتوجيه المتبقى من الاستهلاك الى مصانع ومعامل الألبان .

- مع العمل على اقامة معامل ومصانع لمنتجات الألبان فى الريف على اتساعه ، بما يكفل وفرة منتجات الألبان وتسويقها محليا فى دائرة هذه المصانع .

• على ان يتم حصر وتسجيل مصانع ومعامل القطاع الخاص ، حتى يمكن تطبيق المواصفات والشروط الواجب توافرها فى هذه المعامل .

* اعطاء اولوية لتصنيع معدات البسترة والتعبئة محليا ، بما يكفل توافرها بسعر مناسب .

* دعوة منتجى الألبان لإقامة إطار تنظيمى مناسب كاتحاد أو غيره يجمع بينهم وفقا لاختيارهم ، بما يسهم فى تنمية انتاج الألبان وتسويقها .

سياسة إنتاج وتسويق الأسماك

قام المجلس بدراسات عن سياسات انتاج واستهلاك وتسويق
المنتجات الحيوانية ، فى اربعة أقسام هى :

- فى مجال لحوم النواجن والبيض .
- فى مجال اللحوم الحمراء .
- فى مجال الالبان .
- فى مجال الاسماك .

وهذا ملخص القسم الرابع ، الذى تأتى أهميته من الميزة النسبية
فى إنتاج المنتجات الحيوانية بمعيار التكاليف الاقتصادية لوحدة
البروتين الحيوانى ، إذ ان إنتاج الأسماك يأتى فى المرتبة الأولى للأرقام
القياسية لتلك التكاليف ، وهو مؤشر لتوزيع المواد المحدودة من
الاستثمارات والأعلاف .

وتتميز الاسماك بأنها من أكثر المنتجات الحيوانية تعرضا للتلف
السريع مع تقلب الانتاج وموسميته ، وهذا يبرز دور التسويق كمعوق
رئيسى لتنمية الانتاج ، وزيادة الاستجابة . الاستبدالية للأسماك فى
الاحلال مثل المنتجات الحيوانية الأخرى .

ولذلك ركزت الدراسة على جانب الكفاءة التسويقية والهوامش

التسويقية وعلاقتها بتغيرات العرض والطلب ، وعلاقة ذلك ايضا
بمعوقات الإنتاج .

إنتاج الأسماك

ارتفع الإنتاج السمكى سنة ١٩٧٧ من ١٧٠ ألف طن الى ٢٧٤ ألف
طن سنة ١٩٨٦ بمعدل زيادة سنوية مقدارها ٥,٣ ٪ ، الا ان تلك الزيادة
غير قادرة على سد الفجوة بين الانتاج والاستهلاك المتوقع لمواجهة
تعداد السكان سنة ٢٠٠٠ الذى يتوقع ان يصل الى حوالى ٧٥ مليون
نسمة .

ومن ثم ، فان تحقيق الاكتفاء الذاتى من الأسماك مع زيادة استهلاك
الفرد من ٤,٥ كم الى ١٠ كم فى السنة ، يتطلب تحقيق انتاج سمكى
فى عام ٢٠٠٠ يقدر بحوالى ٧٠٠ ألف طن .

مصادر الانتاج السمكى :

تبلغ مساحة المصادر الرئيسية حوالى ١٢ مليون فدان ، أى أكثر من
ضعفى مساحة الارض الزراعية .

وتتمثل هذه المصادر الرئيسية فى البحيرات ، وفى الموارد المائية
السمكية النيلية ، وفى المصايد البحرية .

أولا : البحيرات :

ويمكن تقسيمها الى أربع مجموعات ، هى :

- بحيرات متصلة بالبحر بواسطة فتحات (بوغازات) مثل بحيرات
المنزلة والبرلس وادكو .

- بحيرات غير متصلة بالبحر وتنقسم حسب نوع مياهها الى :
بحيرات مالحة وهى بحيرة قارون ومريوط ، وبحيرات عذبة (بحيرة السد
العالى) .

- منخفضات ساحلية ، وتشمل منخفض البردويل وملحة بور فؤاد
(مالحة) .

- منخفضات داخلية ، وتضم منخفض وادى الريان (عذبة او شبه
عذبة) .

وقد اصطلح على تسمية بحيرات المنزلة والبرلس وادكو ومريوط

بالبحيرات الشمالية ، وقد ساهمت البحيرات بنسبة ٥٤ ٪ من جملة الانتاج القومى من الاسماك خلال الفترة من ٧٧ - ١٩٨٦ .

وتتأثر مساحة البحيرات بعوامل كثيرة جعلتها بعيدة عن الثبات والاستقرار ، اذ تتسع وتكمنش باستمرار ، وساعد على ذلك ان شواطئها ضحلة وتكاد تكون مستوية ، كما انه ليس لها حدود طبيعية او صناعية ثابتة .

وقد دفع الضغط السكانى على الرقعة الزراعية المحدودة إلى الاتجاه الى البحيرات الشمالية لتجفيف اجزاء منها لاستزراعها ، باعتبار ذلك اضافة الى الاراضى الزراعية المنتجة .

ونظرا للكثار التى قد يتركها مثل هذا الاتجاه على الانشطة المتصلة بتنمية الثروة السمكية فى البحيرات ، فقد ثار جدل حاد على مدى السنوات الماضية بين مؤيد ومعارض لتجفيف البحيرات الشمالية (المنزلة - البرلس - ادكو - مريوط) .

فهناك رأى يقول : انه من الضرورى تطوير هذه البحيرات وتنميتها ، لزيادة مساهمتها فى الانتاج السمكى ، مما يؤدى الى تخفيف حدة النقص فى البروتين الحيوانى ، فضلا عن انه يعمل بها حوالى ٢٢ الف صياد يعاون اكثر من ٣٢ الف نسمة .

وذهب رأى ثان : الى ان تجفيف هذه البحيرات على مراحل وتحويلها الى الانتاج النباتى ، سيسهم فى حل مشكلة الغذاء ، لاسيما وان هذه المشكلة ليست فى الاسماك بقدر ما هى فى الحبوب ، مثل القمح والارز والذرة الشامية ، وهذه المحاصيل يمكن زراعتها فى مناطق البحيرات الشمالية ، ويمكن تعويض النقص فى انتاج الاسماك نتيجة التجفيف عن طريق تحويل بعض المناطق المتبقية من البحيرات الى مزارع سمكية .

وأما ثالث هذه الآراء : فقد جمع بين الابقاء على البحيرات ، وامكان استصلاح أجزاء من أطرافها طبقا لضوابط معينة . ويقوم هذا الرأى على :

- أن المصلحة القومية تقتضى وقف تجفيف البحيرات والمحافظة

على مصايدھا وتنميتها ، لانخفاض صافى العائد الاقتصادى من تجفيفھا واستزراعھا .

- انه يمكن استغلال مصايد البحيرات الشمالية بأسلوب علمى وتطوير الحوض ورفع كفاءة المزارع السمكية القائمة .

- أن الأولوية ينبغى ان تكون لتكثيف الجهود لحل المشكلات التى تواجه المناطق التى تم تجفيفھا واستزراعھا ورفع كفاءتها الانتاجية ، بدلا من تشتيت الجهود فى مساحات أخرى اضافية ستواجه نفس المشكلات .

- واذا لزم ، وفقا لاعتبارات أخرى ، القيام بالتوسع الزراعى فى أراضى البحيرات ، فان شرط ذلك ان يكون مقبولا من وجهة النظر الاقتصادية فى المناطق التى تتوافر فيها شروط ارتفاع صافى العائد الاقتصادى لاستزراعھا عن صافى عائدها من الانتاج السمكى .

ثانيا : الموارد المائية السمكية النيلية :

ويطلق عليها البعض المصايد الداخلية او مصايد المياه العذبة ، وتشمل مجرى النيل وفروعه والترع والمصارف وحقول الارز ، وتتوزل هذه المصايد النيلية فى معظم اجزاء الجمهورية ، وتعتبر من اكثر المصايد ملاءمة لنمو الاسماك لتوافر الاسباب المختلفة لهذا النمو .

ولتلك المصايد اهمية كبرى لسكان المدن والقرى الواقعة على ضفاف النيل والترع والمصارف الرئيسية او القريبة منها .

الا انه يلاحظ ان مصايد نهر النيل تعتبر متخلفة عن غيرها من المصايد الاخرى ، بسبب كثرة مناوبات الري التى تؤثر على الانتاج السمكى فى النيل وما يتفرع منه ، وكذلك تلوث المياه بمخلفات المصانع وبالمبيدات الحشرية الزراعية ، مما يؤثر على انتاج الاسماك ، وهذه المصايد ساهمت بنسبة ١١ ٪ من جملة الانتاج القومى من الاسماك فى المدة من ٧٧ - ١٩٨٦ .

ويمكن زيادة انتاج المصايد النيلية باعداد برنامج انمائى متكامل ، تتمثل اولوياته فى النقاط التالية :

• القضاء على التلوث .

• تنظيم استخدام المبيدات الحشرية .

• القضاء على طرق الصيد المخالفة .

• تحويل الاخوار الى مزارع سمكية .

• انشاء المزارع السمكية لتنمية انتاج نهر النيل .

• ازالة الحشائش التى تسد مجرى النيل .

• تربية الاسماك فى اقفاص .

• توفير الاستثمارات اللازمة .

ثالثا : المصايد البحرية :

تبلغ مساحة هذا المصدر ١١,٢٤ مليون فدان ، وتمثل ٨٣,٥ ٪ من جملة مساحة الموارد المائية السمكية المصرية ، وساهمت بنسبة ٢٠ ٪ من جملة الانتاج القومى من الاسماك سنويا فى الفترة من ٧٧ - ١٩٨٦ ، وتشمل : ساحل البحر الابيض وساحل البحر الاحمر وخليج قناة السويس .

وتتمتع منطقة المياه الساحلية على شواطئ مصر الشمالية بعرض ٥٠ كم وعمق ٢٠٠ قدم ، وتعتبر اكثر المناطق البحرية صلاحية للصيد . ويلى الرصيف القارى المنحدر ، ويتراوح انحدار هذه المنطقة بين ٤٥٠ - ١٢٠٠ قدم . ويشهد الانحدار بعد ذلك الى حوالى ١٢ الف قدم ، حيث تتكون منطقة المياه السمكية العميقة أدنى « اعلى البحار » .

ولما يتعلق بالصيد فى اعالى البحار ، فقد بدأ تشغيل الاسطول المصرى للصيد بأعالي البحار من عام ٦٨ / ١٩٦٩ حتى عام ٧٥ / ١٩٧٦ ، وكان متوسط انتاجه السمكى حوالى ٨٠٠٠ طن تمثل حوالى ٨ ٪ من انتاج الجمهورية السمكى سنويا ، ثم انخفض انتاجه فى عام ٧٠ / ١٩٧١ عنه فى عام ٦٩ / ١٩٧٠ بأرغم من زيادة وحدات الصيد من ثلاث الى خمس ، وهذا يدل على ضعف كفاءة التشغيل ، ثم توقف الصيد فى هذا المجال منذ عام ٧٥ / ٧٦ وفقدت مصر مصدرا جيدا للأسماك .

رابعا : المزارع السمكية والاستزراع السمكى :

يعتبر الاستزراع السمكى الركيزة الاساسية لتنمية السمكية فى

المرحلة العالية حتى سنة ٢٠٠٠ ، حيث يمكن التحكم فى الانتاج بالوسائل الآتية :

• اختيار السلالات ذات النمو السريع .

• استخدام الأغذية الصناعية .

• التسميد العضوى وغير العضوى الذى يساعد كثيرا على زيادة

وفرة الغذاء الطبيعى للأسماك .

• استخدام طرق الاستزراع الحديثة .

وقد أثبتت التجارب انه يمكن الحصول من المزارع السمكية على انتاج يقدر بحوالى ١٢ ضعف نظيره فى المصايد الطبيعية لوحدة المساحة ، والهدف من الاستزراع هو التحكم فى النمو وانتاج السلالات المتميزة وراثيا ، ومن مزايا هذه المزارع السمكية انها تستغل ايضا فى تنمية الاراضى القاحلة غير المنتجة .

ويعتمد نجاح الاستزراع السمكى على عدد من العوامل اهمها :

- اختيار الموقع المناسب .

- صفات التربة المزمع اقامة الاستزراع عليها .

- نوع المياه وصفاتها الفيزيائية والكيميائية .

- مصدر المياه وكفائه فى الامداد المستمر للمزرعة بالمياه .

- كفاءة وسهولة وامكانيات التصميم الانشائى للمباني والاحواض .

المزارع السمكية الأهلية :

يوجد اكثر من مائة الف فدان تستغل كمزارع سمكية أهلية ، يقدر انتاجها بأكثر من ٣٠ الف طن سنويا ، موزعة على محافظات الجمهورية وبخاصة : كفر الشيخ والشرقية وبور سعيد والدقهلية ودمياط والاسماعيلية . وتمثل مساحة هذه المزارع حوالى ٩٣ ٪ من جملة مزارع الجمهورية ، ويتركز الانتاج فى المحافظات الثلاث الاولى حيث تمثل حوالى ٧٤ ٪ من جملة مزارع الجمهورية .

المزارع السمكية الحكومية :

وتوجد فى بعض محافظات الجمهورية ، وتشرف عليها هيئة تنمية الثروة السمكية وتبلغ جملة مساحتها ٤٠٠٠ فدان ، وقد بلغت جملة

انتاجها ٣٠٩١٠ طن عام ١٩٨٦ . وهناك مزرعة المنزلة التي سيبدأ انتاجها العام القادم ، وتبلغ مساحتها ١٠٢٠ فدان .

كما ان هناك حوالى خمسة آلاف فدان ، تتبع الهيئة منها ١٢٠٠ فدان فى مشروع العباسية ، و ٣٢٠٠ فدان فى مشروع مريوط ، و ٦٠٠ فدان فى مشروع كوم بلاج ، وهى تحت الانشاء والتجهيز للاستزراع فى السنوات المقبلة .

ويمكن للمزارع السمكية أن تعوض النقص الواضح فى انتاج المصايد الطبيعية ، وتوفر النقد الاجنبى اللازم لاستيراد الاسماك .

مجال توفير الزريعة : يتم حاليا تجميعها من مفرخات الزريعة الصناعية بعدة محطات منتشرة فى مواقع مختلفة من الجمهورية .

خامسا : تربية الاسماك فى حقول الارز :

يعتبر استزراع الاسماك بحقول الارز من الانشطة القديمة قدم زراعة الارز بمصر ، لأن الاسماك تدخل الحقل من فتحات الرى حيث تجد بعض الغذاء الذى تربى عليه ، وعند حصاد الارز تجمع الاسماك الموجودة .

وقد ادخل عليها بعض الأساليب العلمية الحديثة لزيادة انتاج الفدان من الاسماك ، مع اختيار انواع متميزة النمو وذات صفات مناسبة لموسم زراعة الارز .

معوقات تنمية انتاج الاسماك فى مصر :

المحددات الإدارية والتنظيمية : يعانى الكثير من مناطق الثروة السمكية من نقص الكوادر العلمية والفنية والإدارية ، كما ان الكوادر العلمية والفنية المتاحة تستنفد معظم جهودها فى الاعمال الادارية ، فلا تترك لها وقتا للأعمال التخصصية .

وقبل إنشاء الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية عام ١٩٨٣ ، كانت الاجهزة الحكومية المختلفة تتقاسم مسئولية الاشراف على الثروة السمكية ، وقد نجم عن غياب التنسيق آثار سلبية على مدى الفاعلية والجدية التى تدار بها العمليات الانتاجية .

نقص أعداد الصيادين : ويرجع ذلك الى هجرة الصيادين الى

قطاعات اقتصادية اخرى للحصول على مزايا مادية واجتماعية وظروف اكثر امانا من قطاع الصيد .

تخلف وسائل الانتاج ونقص عناصر البنية الأساسية : تعتبر وسائل الانتاج المستخدمة حاليا غير متطورة ، باستثناء بعض وحدات الصيد ذات المحركات الصغيرة نسبيا ، مما لا يسمح بالابتعاد كثيرا عن الساحل ، مع عدم وجود تجهيزات لحفظ الاسماك من التلف .

هذا بالإضافة الى مجموعة اخرى من المعوقات ، من أبرزها : عدم وجود مصانع ثلج فى مناطق الانتاج ، أو مراكز لتسويق الاسماك ، أو اساطيل نقل مجهزة لنقل الاسماك من عرض البحر إلى الموانى ومنها الى مراكز - التوزيع ثم التسويق ، أو ورش للاصلاح والصيانة ، مع عدم توفر قطع غيار قوارب الصيد . وما زالت الأساليب المستخدمة فى تداول الاسماك وتصنيعها وتسويقها بدائية .

المعوقات المؤسسية :

لا يوجد تنسيق وتنظيم بين المؤسسات الحكومية فى المجالات الآتية : الانتاج والتسويق والتصنيع وتوفير الامدادات (المواد التموينية ، والوقود ، وخدمات الاصلاح والصيانة ، والثلج) .

- × سلاح الحدود يمنع الصيد لظروف تتعلق بالأمن .
- × عدم تبعية الاجهزة المختصة لهيئة تنمية الثروة السمكية .

الاستهلاك والتجارة الخارجية للأسماك

التجارة الخارجية : فى الفترة من ٦٨ الى ٨٥ / ١٩٨٦ . الواردات : كانت تتقلب بين الارتفاع والانخفاض ، وان كان الغالب اتجاهها الى الارتفاع بصفة عامة طبقا لما يلى :

- ارتفعت من الفى طن عام ١٩٧٠ الى ١٢١ الف طن عام ١٩٨٤ ، أى بمعدل متوسط بلغ ٢٥ ٪ سنويا فى هذه الفترة .

- ارتفعت من ٩ الاف طن فى ١٩٧٣ الى حوالى ١٩ الف طن عام ١٩٧٤ ، ثم اخذت تتجه الى الارتفاع بدرجة كبيرة بعد ذلك .

ويلاحظ ان واردات القطاع العام اتجهت نحو التناقص فى السنوات الاخيرة ، بينما اخذت واردات القطاع الخاص فى التزايد :

x فكانت الاولى عام ٨٤ / ١٩٨٥ حوالى ٩١ الف طن ، فانخفضت الى ٥٤ الف طن فى ٨٥ / ١٩٨٦ .

- وكانت الثانية عام ٨٤ / ١٩٨٥ حوالى ٢٦ الف طن ، فارتفعت الى ٥٢ الف طن ، أى انه فى عام واحد انخفضت الاولى الى النصف وارتفعت الثانية بمقدار الضعف .

الصادرات : وكانت تتراوح بين حد ادنى ٩٢ طنا سنة ١٩٧٣ وحد أقصى ٥٨٢ طنا سنة ١٩٦٨ ، وكانت نسبة الكميات المصدرة إلى الكميات المستوردة ٢ ٪ فى عام ١٩٨٤ .

التطور الكمي لمتوسط استهلاك الفرد من الأسماك : الأسماك المحلية الطازجة : لم يحدث تذبذب كبير لاستهلاك الفرد منها خلال الفترة من ٥١ / ١٩٥٢ الى ٦٨ / ١٩٦٩ ، إذ كان حوالى ٢,٢٠ ، ٢,٤ كجم فى السنة على الترتيب ، ثم انخفض إلى الارتفاع فصار ٣,٦ كجم فى عام ٨٣ / ١٩٨٤ .

ويرجع هذا الارتفاع الطفيف لقيام الدولة بدعم اسعار الاسماك المستوردة وانخفاض اسعار بيعها .

الأسماك المستوردة : أخذ نصيب الفرد منها يتجه الى الارتفاع بدرجة ملموسة فى النصف الأول من الثمانينات ، فقد ارتفع من حوالى كيلو جرام واحد فى ٨١ / ٨٢ الى حوالى ٢ كيلو جرام فى ٨٢ / ٨٣ . ويرجع ذلك الى الفرق الكبير بينها وبين الاسماك الطازجة فى الثمن بسبب دعمها .

الأسماك المحفوظة : لم يحدث تغير فى نصيب الفرد منه لأنها غير مدعمة ، ومعظم كميات الاستهلاك مستوردة من الخارج .

تطور الأنماط الاستهلاكية للأسماك فى الريف والحضر : - هناك تفاوت كبير فى نمط استهلاك الاسماك بين المحافظات المختلفة :

• فى المحافظات الساحلية يزيد عن باقى المحافظات بدرجة ملحوظة ، حيث يبلغ ٢٦ كيلو جرام فى محافظة بور سعيد ، و ٢٤ كيلو جرام فقط فى حفر المنيا ، واقل من ٢ كيلو جرام فى حفر محافظات

اسيوط وسوهاج ، و ٢١ كيلو جرام فى حفر دمياط ، و ٢ كيلو جرام فى حفر اسيوط .

• هذا بينما كان الفرق بين الحدين الاقصى والادنى لمتوسط استهلاك الفرد فى الريف يزيد عنه فى الحضر ، فانه يتجه الى الانخفاض .

• ومتوسط استهلاك الفرد من الاسماك الطازجة فى الحضر يزيد عنه فى الريف ، وفى الوجه القبلى بدرجة اكبر من الوجه البحرى - كما ان متوسط استهلاك الفرد فى الوجه البحرى يزيد عنه فى الوجه القبلى بصفة عامة سواء فى الريف او الحضر - وفى ريف الوجه البحرى كان حوالى ضعف نظيره فى ريف الوجه القبلى ، وفى حفر الوجه البحرى كان حوالى ضعف نظيره فى حفر الوجه القبلى بنسبة زيادة ٥٦ ٪ ، ٥٣ ٪ عامى ٧٤ / ٧٥ ، ٨١ / ٨٢ على الترتيب .

مقارنة متوسط استهلاك الفرد المصرى من الأسماك بنظيره فى دول العالم (فى الفترة ٧٨ - ١٩٨١) :

- متوسط ما يحصل عليه الفرد فى مصر سنويا ٥ كيلو جرام ، بينما يحصل الفرد :

فى اليابان على ٨٥ كيلو جرام فى السنة .

وفى اسبانيا على ٢٢ كيلو جرام فى السنة .

وفى روسيا على ٢٦ كيلو جرام فى السنة .

وفى فرنسا على ٢٤ كيلو جرام فى السنة .

مقارنة استهلاك الفرد المصرى من الأسماك بنظيره فى الدول العربية :

- متوسط ما يحصل عليه الفرد المصرى فى السنة من الاسماك يبلغ ٥ كيلو جرام .

وفى الامارات ٢٥ كيلو جرام فى السنة .

وفى اليمن الجنوبية ١٨ كيلو جرام فى السنة .

تسويق الأسماك

كلما زادت الكفاءة التسويقية زادت سرعة وصول الاسماك للمستهلك

بالشكل المطلوب ، لأن الاسماك من السلع السريعة التلف .

ويتسم النظام التسويقي المصرى للأسماك بما يأتى :

× تسليم المنتج أو الصيد انتاجه دون اية عمليات فرز للاصناف السمكية المختلفة أو تدرج لأحجامه المختلفة .

× يتم البيع لتجار الجملة أو تجار التجزئة عن طريق المزادات بالحلقات التسويقية ، ووحدة البيع هى العبوة السمكية الكاملة دون وزن أو فرز الاصناف والأحجام .

× يتم نقل الاسماك الى أسواق الأحياء السكنية ، وقد تكون محلات صغيرة أو عربات من الخشب .

وقد اتبع هذا النظام التسويقي لضمان سرعة تداول الاسماك قبل تلفها .

× ويتم صيد الاسماك حسب القواعد المعمول بها فى كل محافظة ، ويقوم الصيادون بتسليمها لأحدى الجهات الآتية :

• شركة تسويق الاسماك .

• الجمعيات التعاونية .

• تجار الجملة .

• شركة مصر / أسوان .

كفاءة الوظائف التسويقية :

تعتبر عملية التسويق هى المحصلة النهائية المعبرة عن مجهودات القطاع الانتاجى ، ويقدر النجاح فى تحقيق هذه الخدمة فإنه يمكن تقدير مدى نجاح مشروعات التنمية فى هذا القطاع الهام .

ويمكن التحكم فى سعر السوق ، دون التعرض لاحتكار التجار ، بتنظيم عرض الاسماك فى الاسواق ، مما يتطلب ان يتولى هذه الخدمة تنظيم مؤسسى متكامل رأسيا ، يكون مسئولاً عن تقديم الخدمات التسويقية الكاملة ، ابتداء من مواقع الانتاج حتى توصيل الاسماك للمستهلك ، بأسعار معتدلة دون احتكار .

ويعتبر تطبيق الوسائل التكنولوجية فى تداول الاسماك وحفظها ، زيادة رأسية فى الانتاج ، وهذه الزيادة تتناسب طردياً مع امكان

المحافظة على الاسماك بحالتها الطبيعية .

السياسة السعرية للأسماك

سياسة التسعير الجبرى :

هناك بعض الاصناف المحدودة من الاسماك المحلية مثل : البلطى والبياض والقرايط التى تعرض فى منافذ القطاع الخاص حيث تحدد بعض المحافظات اسعارها ، وهذه الاسعار تقل عن اسعار التوازن فى السوق .

اما الاسماك التى تعرض فى منافذ التوزيع التموينية (القطاع العام) فان اسعارها تحدد من قبل الحكومة . ومن جهة أخرى تحدد الحكومة اسعار الاسماك المجمدة والمستوردة بواسطة القطاع الخاص على اساس تكاليف الاستيراد وهوامش ربحية محددة .

وفىما عدا ذلك لا تفرض وزارة التموين تسعيرة جبرية للأسماك المحلية التى تعرض فى منافذ القطاع الخاص ، وتكتفى بسياسة الاسعار الودية التى انعكس أثرها على الآتى :

- عدم معرفة الغالبية العظمى من جمهور المستهلكين بأنواع الاسماك وأحجامها المدرجة فى جداول التسعير الجبرى .

- اضطراب العديد من تجار الاسماك - احيانا - الى بيع ما لديهم بالاسعار المتاحة فى السوق ، والتى تقل عن السعر الجبرى خوفاً عليها من التلف .

- الصعوبة الشديدة فى تحديد سعر جبرى ، بهامش ربح مناسب ، حتى وان توافرت البيانات اللازمة ، بسبب الاختلافات الكثيرة فى قيمة تكاليف الانتاج من منطقة لأخرى ، ومن صياد لآخر ، ومن يوم لآخر .

سياسة دعم الاسماك :

إذا تم خصم اجمالى الأرباح التى حققتها الحكومة من المتاجرة فى الاسماك بأنواعها المختلفة ، خلال الفترة من ١٩٧٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ ، والذى بلغ ٣ ملايين جنيه من اجمالى الدعم فى تلك الفترة - بمقداره ٩١ مليوناً من الجنيهات سنوياً - فان متوسط الدعم لجميع انواع الاسماك بلغ (٧ مليون جنيه سنوياً) أى ٤٠ جنيه للطن .

تحليل أسعار الأسماك

معدل زيادة أسعار الأسماك وأسعار السلع

البديلة في الفترة من ١٩٧٧ - ١٩٨٥ :

× كانت زيادة سعر البلطي - وهو السمك الشعبي الرئيسى والذي يمثل ٥٠ ٪ من انتاج الاسماك في هذه الفترة - بمعدل ١٧ ٪ سنويا .
× وكانت زيادة سعر البياض - الذى يمثل الانواع عالية الجودة - بمعدل ١٧ ٪ سنويا ايضا .

× وقد قورن معدل هذه الزيادة بمعدل الزيادة في سعر لحم الكندوز والدجاج ، كبديل للحم الاسماك ، فوجد ان معدل الزيادة في لحم الكندوز ١٠ ٪ سنويا ، وفي لحم الدجاج ٩ ٪ سنويا .
× اما معدل الزيادة السنوية في البدائل النباتية ، وهى اقل جودة من اللحوم ، فكانت ١١ ٪ في الفول ، و ١٥ ٪ في العدس .

وعلى ذلك فان معدل الزيادة السنوية في اسعار البدائل الحيوانية ، وفي البدائل النباتية ، اقل من معدل الزيادة في سعر الاسماك بنوعيتها .
العوامل المسببة لارتفاع أسعار الأسماك :

إن العرض والطلب للأسماك ، لا يخضع على المدى الطويل للاستجابة السعرية الا بترافق الوسائل التكنولوجية بالحفظ والتبريد ، ووسائل التنمية كالاستزراع السمكى ، وخطة التنمية السمكية للموارد المائية المتاحة ، ولذلك فان هناك عوامل اخرى مؤثرة في العرض والطلب تسببت في ارتفاع اسعار الاسماك بمعدل كبير .

وتنقسم الى مجموعتين هما :

- عوامل خاصة بالاقتصاد القومى : التضخم والمستوى العام للأسعار .

- عوامل راجعة لسوق السمك نفسها : وهى العوامل المؤثرة في العرض والطلب على الاسماك .

الإنتاج ينمو بمعدل يقل كثيرا عن المقدّر :

صاحب نمو الطلب الفعال - والمقدّر بحوالى ٤,٨٤ ٪ سنويا - نمو حقيقى في أسعار الأسماك بلغ حوالى ٧,٦ ٪ سنويا ، والنمو الثانى يعبر عن معدل نمو الفجوة في الكمية بين ما يطلبه السوق من الاسماك

٤١٠

والمتاح منها انتاجا واستيرادا . وهذا يعنى ان معدل نمو هذا المجموع (اى الاستهلاك الفعلى) كان اقل من ٤,٨٤ ٪ سنويا ، بالرغم من نمو واردات الاسماك بحوالى ١٢ ٪ سنويا خلال الفترة من ٧٧ الى ١٩٨٥ ، ومن ثم فانه يمكن استنتاج ان معدل نمو الانتاج كان اقل من المقدّر بحوالى ٥,٣ ٪ سنويا .

الهوامش التسويقية للأسماك والانتشار السعرى

الهوامش التسويقية هى القيمة الاجمالية للفرق بين سعر المستهلك وسعر المنتج ، اما الانتشار السعرى فهو صورة النسبة المئوية لنصيب المنتج في جنيته المستهلك .

ولان إنتاج الأسماك يتميز بالتقلب من سنة لأخرى وبالتقلبات الموسمية ، فقد لجأت الدراسة لتحليل الهوامش التسويقية والانتشار السعرى الى مقارنة المتوسط السنوى لفترتين زمنيتين مقدار كل منهما خمس سنوات ، اختيرتا على اساس تجانس اتجاهات الهوامش التسويقية والاسعار .

وقد اتضح انه كان هناك تطور مستقر ومحدود بين الارتفاع والانخفاض في قيمة الهوامش التسويقية للأسماك خلال الفترة ٧٥ - ١٩٨٠ ، ثم حدثت طفرة في مستوى كل من الاسعار والهوامش التسويقية منذ عام ١٩٨١ وحتى ١٩٨٥ .

وتوضح البيانات المتاحة ما يأتى :

- ان القيمة الاجمالية للهوامش التسويقية للسمك البلطي ، قد ارتفعت من سبعة قروش للكيلو في الفترة الزمنية الاولى لمقارنة المتوسط السنوى الى حوالى ٢٠ قرش للكيلو في الفترة الزمنية الثانية .

- اما بالنسبة للسمك البياض ، فقد ارتفع هذا الهامش من حوالى ١٣ قرش في الفترة الزمنية الاولى الى ٥٥ قرش في الفترة الزمنية الثانية .

وهذا معناه ان الهامش بين المنتج والمستهلك قد تضاعف ثلاث مرات في الثمانينات في حالة السمك البلطي ، بينما تضاعف اكثر من اربع مرات بين الفترتين بالنسبة للسمك البياض ، ولم يكن هناك ما يبرر هذا الارتفاع من تطور في الخدمات التسويقية ، وقد يكون سببه وجود هوامش ربحية لوسطاء او احتكار في احدى مراحل التسويق .

علاقة الهوامش التسويقية بانتقال العرض والطلب :

بمقارنة ارتفاع قيمة الهامش التسويقي بين المنتج والمستهلك بنصيب المنتج في جنيته المستهلك في حالة كل من السمك البياض والبلطي ، اتضح الآتي :

– ارتفاع قيمة الهامش التسويقي لكل من السمك البلطي والبياض أدى فعلا الى انخفاض نصيب المنتج في جنيته المستهلك .

– رغم ارتفاع قيمة الهامش التسويقي للسمك البلطي في الفترة (٨١ – ١٩٨٥) الى ثلاثة أضعاف قيمته في الفترة (٧٥ – ١٩٨٠) ، فان انخفاض نصيب المنتج في جنيته المستهلك كان ضئيلا ، لأنه انخفض في فترة المقارنة الثانية الى ٨٥,٧ ٪ ، وكان في فترة المقارنة الأولى ٨٧,٤ ٪ .

وهذا يعني : ان الارتفاع في سعر المستهلك نتيجة زيادة الهامش التسويقي لم يصاحبه نقص في سعر المنتج ، بل صاحبه زيادة بمعدل اقل من الزيادة في سعر المستهلك .

بما يدل على انه حدث نقص في العرض من الانتاج المثل على بين فترتي المقارنة ولم تحدث زيادة ، مما جعل هذا النقص يؤدي الى زيادة سعر المنتج ويخفض من اثر نقص السعر الراجع لزيادة الهامش التسويقي ، والدليل على ذلك ان نمو اسعار المنتج للسمك البلطي كان ١٨,١ ٪ ، ومعدل نمو اسعار المستهلك له (البلطي) كان ١٨,٥ ٪ بين فترتي المقارنة (٧٥ / ١٩٨٠ – ٨١ / ١٩٨٥) .

– ارتفاع قيمة الهامش التسويقي بين المنتج والمستهلك للسمك البياض في فترة (٨١ – ١٩٨٥) الى حوالي اربعة أضعاف ما كانت عليه في فترة (٧٥ – ١٩٨٠) ، صاحبه حدوث انخفاض ملحوظ في نصيب المنتج في جنيته المستهلك ، من ١٨,٧ ٪ في فترة (٧٥ – ١٩٨٠) الى حوالي ٧,٨ ٪ في فترة (٨١ – ١٩٨٥) .

وهذا يدل على ان الطلب على السمك البياض كان اعلى مرونة منه على السمك البلطي ، فانتقل اليه جزء كبير من الهوامش التسويقية ، مما رفع سعر المستهلك كثيرا عن سعر المنتج نتيجة انخفاض مرونة عرضه . ولكن يبدو ان انخفاض نصيب المنتج في جنيته المستهلك قد صاحبه ايضا نقص في الانتاج او العرض من السمك البياض ، بما حد

من الانخفاض في سعر المنتج بمعدل كبير وأدى لزيادته في سعر المستهلك .

التوصيات

وعلى ضوء التقرير الموسع الذي عرض على المجلس ، وما دار حوله من مناقشات ، وما طرح من اتجاهات وآراء – يوصى بما يأتي :

* الاسراع الى تطوير الاساليب العالية لاحصائيات الثروة السمكية ، واجراء المسوح المطلوبة لذلك ، لاعميقها في التخطيط الانمائي لهذه الثروة .

* زيادة تصدير كميات الاسماك الفاخرة من مصر الى الخارج ، خاصة الى اسواق الدول العربية ، للحصول على النقد الاجنبي اللازم لاستثمار تنمية قطاع الثروة السمكية . مع انشاء هنتوق تستخدم حصيلة ارباحه في تمويل دعم الاسماك الشعبية التي تستورد من الدول العربية المنتجة لها لسد احتياجات محدودى الدخل .

* دعم المناطق الاقليمية للثروة السمكية بالخبرات الفنية والعلمية والادارية ، والعمل على عدم تدخل المحليات في شئون المناطق حتى لا يحدث تضارب في القرارات ، وذلك طبقا للقرار الجمهوري الخاص باانشاء الهيئة العامة للثروة السمكية .

مع ضرورة توحيد جهات الاشراف على الثروة السمكية .
* تكثيف الدراسات الخاصة بالاستغلال الامثل للثروة السمكية التي تزخر بها بحيرة السد العالي ، خاصة وان انتاجها السمكى بدأ يتجه نحو الانخفاض .

* اعتماد مشروعات الثروة السمكية ضمن مشروعات الامن الغذائى للاستفادة من فائدة القروض الميسرة .
* العمل على زيادة وحدات الصيد ذات المحركات الكبيرة المجهزة لحفظ الاسماك .

* انشاء الموانئ والارصفة الملحق بها ورش الصيانة ومحطات البترول وياقى الخدمات اللازمة لوحدات الصيد .

* زيادة نقاط السروح والعودة لاحكام الرقابة لمنع تهريب الاسماك .
* منع الصيد بالطرق المخالفة ، وتشديد الرقابة بواسطة شرطة المسطحات لتنفيذ قانون الصيد في هذا الخصوص . مع العمل على فتح

المناطق المغلقة بواسطة سلاح الحدود .

* اعادة النظر فى قوانين الصيد وتعديلها والتنسيق بينها ، بما يساعد على نجاح خطط تنمية الثروة السمكية .

* منع قيام نظام « الاحواش » و « التحاويط » السائد حاليا ، لأنه لا يؤدي الى انتاج كمى ، يسهم فى سد الفجوة الغذائية .

* عدم التوسع فى المزارع السمكية الا فى حدود المتاح من الزريعة المفرخة صناعيا وفقا لحاجة السوق . مع التصدى للزراع الذين يلجئون الى التجار المخالفين للتعليمات والذين يصطادون الزريعة من البحيرات والبواغيز بأساليب غير مشروعة .

* التوسع فى تجربة الأقفاص السمكية ، بعد أن دات المؤشرات الأولية للتطبيق على نجاحها .

* إيقاف أى مزارع تستخدم المياه العذبة - وعددها حاليا غير قليل لما فى ذلك من أثار سلبية على الزراعة والأغراض الأخرى لاستخدام المياه ، إعمالا للقانون الذى يجرم ذلك أصلا .

* الاتجاه الى عدم تشجيع أو منح قروض أو تراخيص إلا للمزارع الحديثة المستوفاة لدراسة الجدوى اللازمة .

* رفع انتاجية المزارع الحكومية الحالية ، والقضاء على المعوقات التى تحول دون ذلك حتى تنخفض تكاليف الانتاج .

* تطبيق الوسائل التكنولوجية الحديثة فى التداول والحفظ .

* دعم مراكز البحوث لوضع نظام علمى لانتاج الاسماك ومعالجة اثار تلوث المياه ، ومنعلقاء المخلفات بها ، والتى تؤثر على كل من الاسماك والانسان . مع التحذير من استخدام مياه الصرف الصحى كمرس للمزارع السمكية .

* أهمية وجود البنية الأساسية التسويقية من ثلاجات وسيارات نقل مبردة ومجهزة ونقاط التجهيز والتغليف والتعبئة ، لتنظيم عرض الاسماك بالاسواق ، وبالتالي التحكم فى السعر .

* ضرورة قيام تنظيم مؤسسى متكامل رأسيا ، يكون مسئولا عن تقديم الخدمات التسويقية المتكاملة من مواقع الانتاج وحقوق المستهلك ، للقضاء على الوسطاء والحد من احتكارهم للسوق ، بهدف وصول الانتاج الى المستهلك مباشرة .

٤١٢

* العمل على اعطاء مزايا وحوافز تؤدي الى تشجيع المستثمرين العرب والاجانب لاقامة شركات لهذا الغرض بامكانات ومناطق كبيرة تساهم فى تنمية الثروة السمكية . مع وضع الضوابط لجدية وتنظيم هذه المشروعات ، مراعاة للصالح الوطنى .

* عقد اتفاقيات متعددة الاطراف مع دول الخليج خاصة عمان ، ومع الصومال وجيبوتي ، لوجود الخبرة الفنية العالمية للاستغلال الامثل المشترك مع تلك الدول الغنية بالثروة السمكية .

مع ضرورة الاهتمام باعادة الصيد فى اعالي البحار ، حيث انه مجال كبير للاستثمار العربى المشترك ، مما يساعد على سد احتياجاتنا من الاسماك .

* اجراء دراسات جدوى لكل منطقة من مناطق البحيرات لوجود الاختلافات بينها ، وذلك للترجيح بين مزايا او عيوب اعذاب بعض هذه البحيرات . مع الاخذ بمبدأ التعميم فى موضوع تجفيفها من عدمه . على ان تعطى اولوية فى هذه الدراسات للجانب الاقتصادى على الخصوص - خاصة وان وزارة الرى تستخدم جزءا من هذه البحيرات لتخزين مياه السدة الشتوية بدلا من إلقائها فى البحر . وعلى ضوء ذلك كله يمكن اتخاذ القرار المناسب السليم بالنسبة لكل منطقة على حدة .

* تحسين الاحوال المعيشية للصيادين ، وتطوير مجتمعاتهم من خلال جمعياتهم التعاونية ، وذلك على ضوء ما جاء من توصيات بتقرير المجلس القومى للخدمات فى دورته الرابعة .

مع زيادة رأس مال الصندوق الخاص بدعم الصيادين ، وتيسير اجراءات الاقراض والتحصيل بون تعقيدات ادارية .

* الاهتمام بتدريب الصيادين داخليا وخارجيا ، مع التركيز على تدريب ابنائهم ، لإعداد وتأهيل جيل جديد من الصيادين الحرفيين من خلال وضع برامج لأحدث اساليب الصيد المتطورة علميا ، وأساليب تداول الاسماك وأقلمة الزريعة والملاحة البحرية ، وطرق كشف الاسماك وحفظها ، وأدوات الصيد ، وصناعة المراكب الحديثة .

مع التوسع فى انشاء ودعم مدارس الصيد الخاصة بهم .

سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية

تعتبر صناعة الصابون من الصناعات القديمة التي ترجع نشأتها إلى القرن الخامس عشر ، ومنذ بداية القرن العشرين بدأ تطوير طرق تصنيعه وآلات صناعته .

ومن أهم مشروعات خطة الصناعة ، مشروع تطوير صناعة الصابون لإنتاج أنواع ذات مواصفات ثابتة ومرتفعة الجودة .

وقد سبق للمجلس إنجاز دراستين عن صناعة الزيوت ومشتقاتها ومستقبلها ، في دورتيه السابعة والثالثة عشرة - ثم رأى تخصيص دراسة عن سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية ، باعتبارها من السلع الاستهلاكية الأساسية .

وتخلص أهم نقاط هذه الدراسة الموسعة فيما يأتي :
أهم المشكلات : وتتلخص أهم المشكلات في مجال صناعة الصابون والمنظفات الصناعية في النقاط الآتية :

- وجود طاقات إنتاجية غير مستغلة .
- عدم استقرار الكميات المعروضة من الصابون .
- عدم توافر بعض الأصناف المنتجة .
- عدم جودة الأصناف المنتجة .
- ارتفاع أسعار الصابون والمنظفات الصناعية في السوق السوداء .

- زيادة الواردات من مستلزمات إنتاج الصابون ، ومن ثم زيادة ما

تتحمله الدولة من أعباء النقد الأجنبي .

- الدعم المباشر وغير المباشر للصابون والمنظفات .

هدف البحث : ويتركز الهدف من بحث هذا الموضوع في إجراء دراسة تحليلية للصابون والمنظفات ، على ضوء الإحصاءات الرسمية المتاحة ، للتعرف على ما يأتي :

- الطاقات الانتاجية المستغلة ، والطاقات غير المستغلة ، ومقدار الطاقة الانتاجية المطلوبة حتى عام ٢٠٠٠ .
- معدلات الاستهلاك وأنماطه ، ومقارنته بما في الدول الأخرى ، لوضع خطة للاستهلاك الرشيد .

- التسويق ونظام التوزيع بالحصص لتحقيق عدالة التوزيع .

- الأسعار والدعم المباشر وغير المباشر لترشيده .

- واردات مستلزمات الإنتاج لترشيدها .

وذلك للوصول إلى توصيات يساعد الأخذ بها في علاج المشكلات السابق الإشارة إليها .

أنواع المنظفات :

تنقسم المنظفات إلى ثلاثة منتجات رئيسية هي :

x صابون الفسيل .

x صابون التواليت (الحمام) .

x المنظفات الصناعية .

الصابون : تشتمل المواد الأساسية المستخدمة في صناعة الصابون على : الشحوم الحيوانية والزيوت النباتية وخليطهما ، أو الأحماض الدهنية مع القلوي ، وغالباً ما تستخدم هذه الشحوم والزيوت على هيئة خليط ، تختلف نسبة كل منهما فيه إلى الآخر على عدة عوامل فنية .

أما صابون الفسيل فأهم أنواعه : صابون غسيل أبيض رقم (١) ، ورقم (٢) .

وأما صابون التواليت : فيطلق عليه أيضاً صابون الزيتة .

وتوجد أنواع أخرى من الصابون هي :

• صابون الملبخ .

• الصابون النابلسي ، ونظرا لارتفاع سعر الزيتون الذي يصنع منه

فقد قل انتاجه في مصر .

• الصابون المبشور (او القشور) .

• الصابون الشفاف .

• الصابون الطبي ويستخدم لأنواع معينة من الأمراض الجلدية ،

ومنه الانواع المضاف اليها مضادات لبكتريا الجلد ، ويطلق عليها

صابون مزيل لرائحة العرق .

المنظفات الصناعية : وهي عبارة عن خليط من المواد الصناعية

العديدة ذات فاعلية في تنظيف الملابس ، وفي عمليات التنظيف

المختلفة ، دون أن يكون لها أي آثار جانبية على الأشياء التي يتم

تنظيفها .

والمنظفات البودرة المستعملة في مصر نوعان :

النوع الاول : برغوة ويستخدم في الفسالات العادية .

النوع الثاني : بدون برغوة ويستخدم في الفسالات الأوتوماتيكية .

استقراء الاحصاءات ودلالاتها

الطاقات المستغلة والطاقات المعطلة :

أولا : في صناعة صابون الغسيل : في الفترة من ٨١ / ١٩٨٢ الى

٨٥ / ١٩٨٦ :

كانت تتجه الى الارتفاع في القطاع العام ، فارتفعت من ٦ ٪ في

٨١ / ١٩٨٢ الى ٤٣ ٪ في ٨٥ / ١٩٨٦ ، وبلغت ١٦ ٪ في متوسط هذه

الفترة .

بينما اتجهت الى الانخفاض في القطاع الخاص من ١٣ ٪ الى ٦ ٪

في الفترة نفسها ، وبلغت في متوسط هذه الفترة ٨ ٪ .

ثانيا : في صناعة المنظفات : في الفترة من ٨١ / ١٩٨٢ الى ٨٥ /

١٩٨٦ : كانت الطاقات المستغلة في القطاع العام تنخفض عن الطاقة

القصى في المتوسط بنسبة ٣ ٪ نتيجة الاعطال العادية كانهطاع

الكهرباء وغيره ، وانها كانت تتجه الى الارتفاع في هذه الفترة بصفة

عامة ، فبلغت نسبتها عام ٨٥ / ١٩٨٦ حوالي ٤٨ ٪ ، وكذلك اتجهت

الى الارتفاع في القطاع الخاص فكانت ١ ٪ عام ٨٤ / ١٩٨٥ وبلغت

٤١٤

٢ ٪ في عام ٨٥ / ١٩٨٦ .

تطور الانتاج :

تطور انتاج صابون الغسيل : في الفترة من ١٩٦٦ الى ٨٦ /

١٩٨٧ :

اتجه انتاج القطاعين العام والخاص منذ بداية هذه الفترة حتى ٨٤ /

١٩٨٥ الى الارتفاع حوالي اربعة امثال ما كان عليه سنة ١٩٦٦ ،

ولكنه انخفض خلال العامين ٨٤ / ١٩٨٥ ، ٨٦ / ١٩٨٧ الى ٢٥ ٪ .

وكان الانتاج المستهدف ٢٥٠ الف طن في آخر هذه الفترة ،

فانخفض الى ٢٠٨ الف طن ، وكانت نسبة انتاج القطاع الخاص الى

اجمالي هذا الانتاج تتراوح بين ٣ ٪ عام ١٩٧٧ و ١٧ ٪ في عام

١٩٧٦ ، وبلغت ١٢ ٪ في متوسط هذه الفترة .

تطور انتاج صابون التواليت : في نفس الفترة السابقة من ١٩٦٦

الى ٨٦ / ١٩٨٧ :

كان الانتاج في هذه الفترة يتجه الى الارتفاع بصفة عامة ، فارتفع

في عام ٨٧ / ١٩٨٨ في القطاع العام الى اكثر من خمسة امثاله عام

١٩٦٦ ، اما في القطاع الخاص فبياناته غير متاحة ، وانتاجه اقل من

الف طن سنويا .

تطور الانتاج للمنظفات الصناعية : في الفترة من ١٩٦٥ الى ٨٦ /

١٩٨٧ : كان انتاج القطاعين العام والخاص في هذه الفترة يتجه الى

الزيادة ، فكانت نسبة الزيادة في القطاع الاول في ١٩٦٦ الى ١٩٧٤

حوالي ١٨ ٪ ، واستمرت خلال بقية هذه الفترة ٨٠ / ١٩٨١ الى ٨٦ /

١٩٨٧ .

وكانت نسبة الزيادة في القطاع الثاني تتراوح بين ٦ ٪ و ٢١ ٪ في

عام ٨٢ / ١٩٨٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ .

تكلفة إنتاج الوحدة من الصابون والمنظفات :

- وحدة صابون الغسيل : تكلفة انتاج قطعة الصابون زنة ٤٠٠

جرام كانت تتجه الى الارتفاع خلال الفترة المدروسة بنسبة ٢٥ ٪ في

٨٤ / ١٩٨٥ ، حيث كانت ٨ قروش فصارت ١٠ قروش في ٨٦ /

١٩٨٧ . وترجع تلك الزيادة الى ارتفاع التكاليف الاخرى غير تكاليف

الخامات (المدعمة) وخاصة تكاليف الاجور .

- وحدة صابون التواليت : رغم تثبيت سعر بيع الشحوم للمصانع - وتدعيمه كما فى صناعة صابون الغسيل - فإن إجمالى تكاليف قطعة الصابون زنة ١٣٥ جرام كانت تتجه ايضا الى الارتفاع بصفة عامة واقل منها فى صابون الغسيل بنسبة ٤ ٪ ، حيث كانت ٦ و ٧ قروش فى ٨٤ / ١٩٨٥ ، فصارت ٩ و ٧ قروش فى ٨٦ / ١٩٨٧ ، ويرجع ذلك الى الارتفاع فى التكاليف الاخرى غير المدعمة وبخاصة تكاليف الاجور .

- وحدة المنظفات الصناعية : تكلفة انتاج علبة المنظف زنة ٢٠٠ جرام اتجهت الى الارتفاع خلال الفترة المدروسة ، فارتفعت من ٢٧ قرش عام ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٣٦ قرش عام ٨٦ / ١٩٨٧ اى بنسبة ٣٣ ٪ ، وترجع تلك الزيادة الى الارتفاع المستمر فى جميع عناصر التكاليف .

التجارة الخارجية للصابون والمنظفات

تعتمد مصر اعتمادا كبيرا على استيراد الشحوم الحيوانى البقرى من الخارج . وامريكا هى المصدر الرئيسى لهذا النوع ، وتنتج من الشحوم الحيوانية نصف حجم الانتاج العالمى ، ونصيبها فى التجارة العالمية الثلثان ، ويليهما دول السوق الاوروبية وتساهم بمقدار الثلث .

الواردات من مستلزمات الانتاج :

ان مواد هذه الصناعة وهى الشحوم الحيوانية واستياريين النخيل وزيت جوز الهند لا تنتج محليا ، ولذلك تستورد للقطاعين العام والخاص من الخارج .

وتعتبر مصر من اكثر الدول استيرادا للشحوم الحيوانية ، وكانت وارداتها فى الفترة من : ١٩٧٥ الى ٨٧ / ١٩٨٨ تتراوح بين ٢٧٣ ألف طن عام ١٩٧٧ و ١٧٨ ألف طن عام ٨٧ / ١٩٨٨ ، ثم انخفضت الواردات بعد عام ٨٣ / ١٩٨٤ حتى وصلت الى ٣١ ٪ عام ٨٧ / ١٩٨٨ بسبب الاتجاه الى زيادة انتاج المنظفات والتقليل من انتاج صابون الغسيل .

كما ان مصر تستورد مستلزمات الانتاج من الاستياريين والاحماض الدهنية ، وقد بلغت الكمية المستوردة من الاستياريين عام ٨٦ / ١٩٨٧ حوالى ١٧ ألف طن . ومن الاحماض الدهنية خلال المدة من ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ حوالى ٠.٥ و ١ و ١.٥ ألف طن على الترتيب .

وقد تم الاتجاه منذ عام ٧٦ / ١٩٨٧ الى استخدام بدائل للشحوم الحيوانية فى صناعة الصابون لتنويع مصادر الاستيراد .

الواردات من الصابون والمنظفات :

تستورد مصر صابونا ومنظفات صناعية بكميات متفاوتة فى السنوات الاخيرة ، ولم تصدر منه الا ٤١ ألف طن فقط فى عام ١٩٧٦ ، حيث استوردت من صابون الغسيل كميات تتراوح بين ٢١ ألف طن عام ٨١ / ١٩٨٢ و ٨٤ / ١٩٨٥ ، ولم تستورد شيئا منه فى الفترة من ٨٥ / ١٩٨٦ الى ٨٧ / ١٩٨٨ .

ولم تستورد صابون التواليت الا عام ٨٠ / ١٩٨١ فقط وبلغت الكمية ٦٤٢٠ طن .

اما المنظفات ، فكانت الواردات منها تتجه الى الارتفاع فى الفترة من ١٩٧٤ الى ٨٢ / ١٩٨٣ من ٨٣٧ ألف طن الى ١٦ ألف طن ، ثم بدأت تنخفض حتى بلغت عام ٨٧ / ١٩٨٨ حوالى ٥٩٧ ألف طن فقط .

الاسعار والدعم

تطور اسعار الصابون والمنظفات :

يبيع الصابون والمنظفات لدى توافرها بالاسعار المحددة ، وعند حدوث اختناقات ترتفع الاسعار بالسوق السوداء ، وقد بلغت الضعف او اكثر وخاصة فى السنوات الاخيرة بسبب ثبات الاسعار المحددة لفترات طويلة ، رغم الارتفاع المستمر فى تكاليف الانتاج .

الاسعار الجبرية لصابون الغسيل :

ظل السعر الجبرى لقطعة صابون الغسيل زنة ٤٠٠ جرام - وهو ٥ قروش - ثابتا لمدة ١٥ عاما ، من ٦٧ - ٨٢ ، ثم ارتفع الى ٧ قروش عام ١٩٨٣ ، واستمر السعر الجبرى ثابتا حتى الآن ٤ قروش - بالنسبة لصابون البطاقات التموينية زنة ٢٢٥ جرام ، بينما ارتفع سعر هذه القطعة فى السوق السوداء الى ٣٠ و ٤٠ قرش .

وابتداء من اغسطس ١٩٨٧ ، صرح لمصانع القطاع العام بانتاج صابون غسيل رقم (١) معطر زنة القطعة ٢٥٠ جراما ، بسعر ٢٠ قرش للمستهلك ، كما صرح لها ابتداء من مايو ١٩٨٨ بانتاج صابون زنة ٤٠٠ جرام سعره ٥٠ قرش . الى جانب انتاج بعض شركات القطاع الخاص قطعة زنة ٢٥٠ جرام بسعر الواحدة ٤٠ قرشا ، وقطعة اخرى زنة ٤٠٠

جرام بسعر ٥٠ و ٦٠ قرش ، كما يعرض حاليا صابون يشبه السائلات
بسعر ٣٠ قرش للقطعة .

الاسعار الجبرية لصابون التواليت :

سارت هذه الاسعار على النحو التالي :

- ظلت ١٤ عاما (من ٦٧ / ١٩٨٢) ٥ قروش للصنف العادى ،
و ٧,٥ قرش للصنف الفاخر للقطعة زنة ١٣٥ جرام .

- من عام ١٩٨٢ الى ١٩٨٦ ارتفع سعر الصنف العادى الى ٨
قروش وسعر الصنف الفاخر الى ١٢ قرش ، ولكن سعر القطعة فى
السوق السوداء ارتفع الى ٣٠ قرش .

- من ١٩٨٧ حتى ١٩٨٨ وحد سعر القطعة فكان ٣٠ قرش .

- ابتداء من اغسطس ١٩٨٧ ، انتج القطاع العام أصنافا اخرى
مميزة وبذات الوزن بسعر ٣٠ و ٣٥ و ٤٠ قرش ، كما ان شركات
الاستثمار طرحت انتاجا يبلغ سعره من ٥٠ الى ٨٠ قرش .

الاسعار الجبرية للمنظفات :

سارت هذه الاسعار على النحو التالي :

- ظلت ثمانية اعوام من ٧٨ الى ١٩٨٦ ثابتة ، فكانت ٩ قروش لعبية
السافو زنة ٢٠٠ جرام .

- من ٨٧ الى ١٩٨٨ ارتفع سعر العبوة إلى ٤٠ قرش ، وانتج صنف
جديد زنة العبوة منه ٣٠ قرش .

ويتوافر بالاسواق حاليا العديد من اصناف المنظفات إنتاج
القطاعين العام والخاص متفاوتة الازان ، الجاف منها يتراوح وزنه بين
٤٠٠ و ٨٠٠ جرام والسعر بين ١٢٥ قرش و ٢٢٥ قرش ، والسائل
يتراوح وزنه بين ٥ كيلو جرام و ٢ كيلو جرام والسعر بين ٢٣,٥ جنيه و
٩,٥ جنيه ، وينخفض الطلب على الاصناف ذات الاسعار المرتفعة بينما
يزيد على الاصناف منخفضة السعر .

دعم صابون الغسيل والتواليت :

كانت الحكومة تحقق ربحا من تجارة الشحوم المستوردة بلغ نحو
١,٥ مليون جنيه سنويا فى الفترة ٦٩ / ١٩٧٠ الى ٧١ / ١٩٧٢ .

وفى سنة ١٩٧٣ بدأ دعم الشحوم الحيوانية يتجه الى الارتفاع
باستمرار ، كما يلى :

- فى ١٩٧٣ كان حوالى ٢,٦ مليون جنيه .

- وفى عام ٨٤ / ١٩٨٥ ارتفع الى ١٥٣ مليون جنيه .

- ومن ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ اتجه الى الانخفاض فصار

١١٢ مليون جنيه ، اى بنسبة ٢٧ ٪ عما كان عليه .

أما الاحماض الدهنية المحلية ، فكان يزيد دعمها عن دعم مثيلتها
المستوردة . وهناك دعم آخر لصابون الفسيل ، وهو دعم غير مباشر فى
مرحلة الانتاج ، اذ أن سعر بيع الوحدة المنتجة يقل عن تكلفة انتاجها
الفعلية بسبب ارتفاع الأجور المستمر .

ولذلك رأى دعم سعر قطعة صابون الفسيل زنة ٤٠٠ جرام
ب ٤ قروش فبلغت جملة الدعم عام ٨٦ / ١٩٨٧ - ٣٥ مليون جنيه .

ولنفس الاسباب دعم صابون التواليت دعما آخر غير مباشر ، بلغ
فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ نحو ١ و ٢ قرش ، وبلغت جملة ٨ ملايين .

دعم المنظفات الصناعية :

دعم المنظفات يعتبر غير مباشر بسبب ثبات سعر الوحدة المنتجة لان
ثمن مكوناتها مدعم ، ولكن يثود التكاليف الاخرى - ولاسيما الاجور-
فى ارتفاع مستمر ، فحقق سعر البيع خسائر تتحملها الدولة بلغت
جملة عام ٨٦ / ١٩٨٧ نحو ٢٥٩ مليون جنيه .

كما ان هناك نوعا آخر من الدعم غير المباشر ، يتمثل فى دعم سعر
الصرف .

هذا وقد اصبح الدعم يقتصر حاليا على كميات الصابون التى يتم
توزيعها بالبطاقات التموينية التى انخفض نصيب الفرد فيها الى
النصف تقريبا .

تسويق الصابون

كان تسويق الصابون والمنظفات - سواء الانتاج المحلى او المستورد
- يترك للسوق الحرة حال وفرة ، ويربط بالبطاقة التموينية فى حال
نقصه .

وتشير الدراسة الى ان النسبة المئوية للمصروفات التسويقية
بالقطاع العام كما يلى :

صابون الفسيل زنة ٤٠٠ جرام : ١٢ ٪

وصابون الفسيل زنة ٢٥٠ جرام : ١٥ ٪

وصابون التواليت زنة ١٣٥ جرام : ١٧ ٪

وعلبة السافو زنة ١٥٠ جرام : ١٥ ٪

والمنظفات الصناعية المستوردة : ١٥ ٪

توزيع الصابون والمنظفات على المحافظات بالحصص :

جميع السلع التي توزع على المحافظات بنظام الحصص سلع مدعمة ، وهناك ، بصفة عامة - عجز في الكميات المتاحة منها بالنسبة للطلب عليها .

ويتم تحديد الحصص الشهرية من السلع المدعمة على اساس الكميات التي ستوزع عن طريق بطاقات التموين طبقا لاسس ومعايير محددة توخيا لعدالة التوزيع ، الا انه يصعب الالتزام بحصص ثابتة للمحافظات من بعض السلع . واذك تجرى تعديلات شهرية للحصص المقررة لبعض المحافظات بالرفع او بالتخفيض .

وهناك حصص إضافية تصرف في المناسبات المختلفة وحصص أخرى لمحافظات المصايف .

وقد خضع توزيع الصابون والمنظفات لهذه الأسس والاعتبارات ، ومع ذلك فقد حدث تفاوت كبير سنة ١٩٨٧ في متوسط نصيب الفرد - في بعض الانواع - من الكميات الموزعة بطريق الحصص ، مما يستدعى إعادة النظر في الحصص المقررة للصابون المدعم بمختلف المحافظات ، تحقيقا لعدالة التوزيع .

استهلاك الصابون والمنظفات

مما لا شك فيه أن نمط الاستهلاك المحلي يتأثر بالتطور الحضارى العالمى ، ولذلك زاد الاهتمام في السنوات الأخيرة باستخدام المنظفات الصناعية كبديل لصابون الغسيل .

ويعتبر الانتاج المحلى هو المصدر الرئيسى لإمداد السوق المحلية بحاجتها من صابون الغسيل وصابون التواليت والمنظفات الصناعية ، ويكمل القطاعان العام والخاص ما يزيد على ذلك - من حاجة السوق - بالاستيراد .

الاستهلاك القومى والاستهلاك الفردى :

بلغ الاستهلاك القومى من صابون الغسيل :

- فى ١٩٧٥ كان ١٦٥ الف طن ، ارتفع فى ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٣٦٧ الف طن .

- ومن ٨٥ / ١٩٨٦ الى ٨٧ / ١٩٨٨ انخفض الى ٢٨٤ الف طن .

- وقد اتضح ان متوسط استهلاك الفرد كان يسير مع اتجاه

الاستهلاك القومى ارتفاعا وانخفاضا ، فقد ارتفع من ١٢ قطعة سنويا الى ٢٠ قطعة زنة ٤٠٠ جرام ، ثم انخفض الى ١٥ قطعة أى بنسبة نقص حوالى ٢٥ ٪ .

بينما بلغ الاستهلاك القومى من صابون التواليت : فى عام ١٩٧٥ نحو ١٧ الف طن ، وارتفع الى ٥١ الف طن عام ٨٧ / ١٩٨٨ .

وقد اتضح ان متوسط استهلاك الفرد كان يتجه مع اتجاه الاستهلاك القومى ، فارتفع من ٤ قطع زنة ١٣٥ جرام الى ٨ قطع .

وارتفع الاستهلاك القومى من المنظفات :

- من ٧٥ الى ١٩٨٨ من ٢٥ الف طن إلى ٩٢ الف طن ، أى إلى حوالى ٤ أمثال .

- واتضح أن متوسط استهلاك الفرد كان يتجه مع اتجاه الاستهلاك القومى ، فارتفع من ٢ علب زنة ٢٠٠ جرام الى ١٠ علب .

وبما أن الوحدة من المنظفات الصناعية تكافئ قوتها التنظيفية قوة وحدتين من صابون الغسيل فإن التوسع فى انتاج المنظفات للاستهلاك على حساب إنقاص انتاج صابون الغسيل واستهلاكه سيحقق وفرا فى العملات الأجنبية سنويا يقدر بعشرة ملايين دولار .

تطور الأنماط الاستهلاكية للصابون والمنظفات للفئات مرتفعة الدخل ومنخفضة الدخل : فى الريف والحضر من ٦٤ / ٦٥ - ٧٤ / ١٩٧٥ :

اثبتت الاحصاءات التى عرلت عليها الدراسة ما يأتى :

بالنسبة لصابون الغسيل :

- استهلاك الفرد ذى الدخل المنخفض ١٣ قطعة فى الحضر و ١٠ قطع فى الريف عام ٦٤ / ١٩٦٥ .

- استهلاك الفرد ذى الدخل المرتفع ٢٨ قطعة فى الحضر و ١٩ قطعة فى الريف عام ٦٤ / ١٩٦٥ .

أى ان استهلاك الفرد من الفئة الثانية بلغ حوالى ضعف استهلاك الفرد من الفئة الاولى .

وفى ٧٤ / ١٩٧٥ زاد استهلاك الفرد عما كان عليه قليلا بالنسبة للفئتين فى الريف والحضر .

وبالنسبة لصابون التواليت :

- استهلاك الفرد ذى الدخل المنخفض ٢ قطع فى الحضر و ٣ قطع فى الريف فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

- استهلاك الفرد ذى الدخل المرتفع ٣٦ قطعة فى الحضر و ١٩ قطعة فى الريف فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

وبالنسبة للمنظفات الصناعية :

- استهلاك الفرد ذى الدخل المنخفض فى الريف والحضر : لم يكن مستهلكا للمنظفات فى ٦٤ / ١٩٦٥ ، بينما كان اقل من علبة فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

- استهلاك الفرد ذى الدخل المرتفع فى الريف ه علبة و ١٤ علبة فى الحضر فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

مقارنة استهلاك الفرد الحضرى من الصابون والمنظفات بنظيره فى بعض الدول وذلك وفق احصاء عام ١٩٨٣ :

- الاستهلاك من الصابون : تعتبر مصر من اكثر الدول استهلاكاً بالنسبة لنصيب الفرد من الصابون .

- الاستهلاك من المنظفات : تأتى مصر فى المركز رقم ١٥ بالنسبة لنصيب الفرد من مساحيق الغسيل والمنظفات .

اتجاهات المستقبل للصابون والمنظفات

صابون الغسيل :

- فى ٨٦ / ١٩٨٧ قدر اجمالى الطاقة الانتاجية بحوالى ٥٠٨ الف طن ، منها ٤٦٨ الف طن انتجها القطاع العام ، و ٤٠ الف طن انتجها القطاع الخاص .

ويقدر استهلاك صابون الغسيل عام ٢٠٠٠ بحوالى ٤٢٠ الف طن .
صابون التواليت :

- فى ٨٦ / ١٩٨٧ قدر اجمالى الطاقة الانتاجية بحوالى ١١٢ الف طن منها ٩٦ الف طن انتجها القطاع العام و ١٦ الف طن انتجها القطاع الخاص .

- علما بأن اجمالى انتاج القطاعين العام والخاص هذا العام بلغ ٥١ الف طن ، اى ان هناك طاقات انتاجية غير مستغلة فى القطاعين تبلغ نسبتها للطاقات المستغلة ٥٤ ٪ .

- ويقدر اجمالى استهلاك هذا النوع من الصابون عام ٢٠٠٠

بحوالى ١١٣,٤ الف طن .

المنظفات الصناعية :

- فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ كانت الطاقة الانتاجية للمنظفات المستغلة بالقطاع العام حوالى ٧٥ الف طن ، والطاقات الجارى تنفيذها حتى عام ٨٩ / ٩٠ حوالى ٩٠ الف طن ، اى سيبلغ انتاج الطاقة المستغلة المتوقع بالقطاع العام سنة ٨٩ / ١٩٩٠ حوالى ١٦٥ الف طن .

- واسد حاجة التوسع الكبير المنتظر فى استهلاك المنظفات ، وافقت الهيئة العامة للتصنيع على إصدار تراخيص للقطاعين الخاص والمشارك لإقامة مصانع لإنتاج المنظفات الصناعية .

ويقدر انتاج الطاقات المنتظر تنفيذها بحوالى ١٣٥ الف طن ، وبذلك يتوقع ان يبلغ اجمالى الإنتاج عام ٨٩ / ١٩٩٠ حوالى ٢٠٠ الف طن .
وبما يساعد على زيادة انتاج المنظفات التقدم المحفوظ فى إنتاج الخامات الرئيسية لإنتاج المنظفات ، وستكون جميعها خامات محلية ، مما يساعد على خفض استهلاك صابون الغسيل ويغنى عن استيراد الشحومات التى تسبب الاختناقات وتكبد الدولة نفداً اجنياً .

اتجاهات وآراء :

أبرزت المناقشات التى دارت بالمجلس ، بناء على ما جاء بالتقرير المطول ، مجموعة من الاتجاهات والآراء ، تخلص فيما يأتى :

- ان مصر من اكثر الدول استهلاكاً لصابون الغسيل ، ومن اقل الدول استهلاكاً للمنظفات الصناعية ، ولذلك يلزم التركيز على انتاج هذه المنظفات فى مصر . على ان صابون الغسيل سيظل مهما لبعض الفئات محدودة الدخل ، وسيظل مستخدماً ، وبخاصة فى الريف والمناطق النائية .

- من المناسب الاهتمام بالجودة ، إذ انها تلعب دوراً رئيسياً فى عملية الاستهلاك والحد منه .

- ضرورة اعطاء القطاع الخاص دفعة قوية فى صناعة صابون التواليت والمنظفات لأنه أقدر على التحرك من القطاع العام . مع أهمية تحويل القطاع الخاص إلى قطاع صناعى يسهم فى إنتاج العناصر الأساسية اللازمة للمنظفات الصناعية دون أن يقتصر دوره على التعبئة .

- إعادة النظر فى نظم التوزيع المعمول بها ، إذ لا يراعى فيها النمط الاستهلاكى واختلافه من مكان الى آخر .

- ليس لصابون الفسيل أهمية جوهرية بالنسبة للسوق المؤسسية ، حيث يتجه جزء كبير من مبيعات المنظفات الصناعية الى السوق العائلية . ولذلك فان اختلاف التوجيه للمنتجين لانواع من الاسواق المختلفة يحد الى درجة كبيرة من إمكان إحلال المنظفات الصناعية محل صابون الفسيل .

- يجب اجراء دراسة اقتصادية شاملة للتكلفة على أساس علمي محاسبي ادارى سليم .

التوصيات

وعلى ضوء ما جاء بالتقرير ، وما دار حوله من مناقشات - يوصى بما يأتى :

فى شأن الانتاج :

* استغلال الطاقات الانتاجية المتاحة والفائضة لصابون الفسيل ، فى التوسع فى انتاج الصابون المبشور اللازم للقسالات الكهربائية .
* تطوير صناعة الصابون الحالية ، باستعمال طرق التصبين المستمر للحصول على منتج عال من حيث الجودة والمواصفات الثابتة .
* استغلال الطاقات الانتاجية غير المستغلة بمصانع صابون التواليت ، وتطوير وحدات الانتاج لتحسين جودة الصابون ، وانتاج اصناف متطورة تصل الى المواصفات العالمية ، وتوفير مستلزمات الانتاج ، خاصة الروائح العطرية والالوان .
* التوسع فى انتاج صابون التواليت من الاصناف العالمية «الماركات» المشهورة ، وذلك فى وحدات الانتاج غير المستغلة ، بمصانع صابون التواليت المحلية ، أسوة بما يتم بالنسبة لسلع استهلاكية اخرى .

* التوسع فى انتاج المنظفات السائلة ، فرغم أن معظم خاماتها متوفرة محليا ، إلا ان إنتاجها حاليا لا يمثل إلا حوالى ٣ ٪ فقط من اجمالى انتاج المنظفات الصناعية .

x ان يكون انشاء أى مصانع او توسعات - سواء بالنسبة لصناعة صابون الفسيل او المنظفات - مرتبطا بدراسات الجدوى التى تجرى لانشاء أى مشروع ، والتى يقوم بها المستثمرون ، سواء من القطاع الخاص أو المشترك أو العام ، وبحيث يكون قرار الموافقة على الانشاء أو التوسع أو عدم الموافقة عليه بالنسبة لكل حالة على حدة فى ضوء ما تنتهى اليه هذه الدراسات وبخاصة من الجوانب الاقتصادية .

فى شأن التسويق :

* تحقيق هامش ربح مناسب ، فقد تبين أن النسبة المثوية

للمصروفات التسويقية بالقطاع العام لصابون الفسيل الكبير الحجم منخفضة نسبيا فهى حوالى ١٢ ٪ ، فى حين ان هذه النسبة تبلغ حوالى ١٥ ٪ لصابون الفسيل الصغير الحجم ، و ١٧ ٪ لصابون التواليت ، والمنظفات الصناعية المستوردة .

* تعبئة المنظفات الصناعية فى عبوات كبيرة ، مثل العبوات المستوردة التى يبلغ بعضها ٥ كيلو جرام ، وذلك توفيراً للتكاليف المرتفعة للعبوات ، إذ ان قيمة العبوات بلغت حوالى ٢٧ ٪ من اجمالى قيمة المستلزمات السلعية عام ٨٣ / ١٩٨٤ . ذلك إلى جانب توفير العبوات الصغيرة بأوزان مختلفة .

* التركيز على تصنيع المنظفات بدلا من استيرادها معبأة أو استيراد مكوناتها جاهزة وتعبئتها محليا .

* تشديد الرقابة على الاسواق ، وتحديد مواصفات الصابون والمنظفات من إنتاج القطاع الخاص ، وتحديد هامش ربح مناسبة للصناعة .

* النظر فى امكان رفع صابون الفسيل من المقررات التموينية المربوطة على البطاقات ، وذلك فيما عدا ما تحصل عليه الفئات ذات الدخل المحدود ، نظرا لتوفره حاليا بالاسواق الحرة بأسعار مناسبة .
فى شأن الدعم :

* أن تتم تعبئة زيت التمرين الذى يوزع بالبطاقات التموينية وتحسين نوعه . حيث تبين أنه نتيجة إرداعته فإن بعض التجار والأسر يقوم بتصنيع الصابون من هذا الزيت ، مما يعتبر إسرافا فى النقد الأجنبي .
فى شأن الاستهلاك :

* التوسع فى انتاج المنظفات الصناعية - سواء المنظفات البودرة او السائلة - بهدف زيادتها لتشجيع الاقبال على استهلاكها ، وبالتالي ينخفض استهلاك صابون الفسيل لأن للمنظفات الصناعية مزايا تفوق صابون الفسيل بالنسبة للمستهلك ، ولتخفيف العبء على ميزان المدفوعات .

* قيام وسائل الاعلام بحث المواطنين على تغيير أنماط الاستهلاك السائدة بالنسبة لصابون الفسيل المرتفع التكلفة ، إلى استعمال الصابون السائل والمنظفات الصناعية نظرا لتوفر معظم خاماتها محليا .

الكشاف الموضوعي

النقل والمواصلات

الصفحة	السورة	
		اتصالات
		اتصالات - تطوير
		اتصالات سلكية
		اتصالات سلكية - تليفونات
		اتصالات سلكية ولاسلكية - أنشطة اقتصادية
		اتصالات سلكية ولاسلكية - أنشطة تجارية
		اتصالات سلكية ولاسلكية - أنشطة سياحية
		اتصالات سلكية ولاسلكية - تطوير
		اتصالات سلكية ولاسلكية - تمويل
		اتصالات سلكية ولاسلكية - دعم
		اتصالات سلكية ولاسلكية - رسوم
		اتصالات سلكية ولاسلكية - ستراتيات
		اتصالات سلكية ولاسلكية - صناعات محلية
		اتصالات سلكية ولاسلكية - معلومات
١٢٠	٧	- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠
١٠٠	٥	- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية في مصر حتى عام ٢٠٠٠

الصفحة	الدورة	
٢٤٨	١٤	- السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال استثمار
١٣٣	١٠	- الأسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠ استيراد استيراد - استهلاك
١٢٤	٨	- سياسة التخزين للمواد التدوينية أسطول أسطول بحرئ أسطول بحرئ - استثمار أسطول بحرئ - إصلاح سفن أسطول بحرئ - اقتصاد قومئ أسطول بحرئ - تأمين أسطول بحرئ - تجارة خارجية أسطول بحرئ - تطوير أسطول بحرئ - تفريغ سفن أسطول بحرئ - قطاع عام أسطول وطنئ
١٣٣	١٠	
١١	٢	- الأسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠ - الانفتاح الاقتصادئ فى مجالات النقل والمواصلات

الصفحة	الدورة	
٢٣٦	١٣	- سياسة تطوير الخدمة البريدية
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
		اقتصاد
		اقتصاد مصرى - نقل بحرى
١٣٣	١٠	- الأسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠
		أقمار صناعية
		أقمار صناعية - اتصالات
		أقمار صناعية - محطات أرضية
		أقمار صناعية - معلومات
٢٤٨	١٤	- السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال
		انفتاح اقتصادى
		انفتاح اقتصادى - تخزين
		انفتاح اقتصادى - شبكات طرق
		انفتاح اقتصادى - قطاع عام
		انفتاح اقتصادى - مواصلات سلكية ولاسلكية
		انفتاح اقتصادى - موانى
		انفتاح اقتصادى - نقل بحرى
		انفتاح اقتصادى - نقل جوى
		انفتاح اقتصادى - نقل نهري

الصفحة	الدورة	
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
		ب
		بترول
		بترول - موانى مصرية
٥٠	٤	- الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠
		بحيرة ناصر
		بحيرة ناصر - ملاحه
٦٥	٥	- النقل المائى الداخلى
		بريد
		بريد - توزيع
		بريد - صناديق بريد
		بريد - معاهد
		بريد - مكاتب
		بريد الكترونى
		بريد سريع دولى
٢٣٦	١٣	- سياسة تطوير الخدمة البريدية

الصفحة	الدورة	ت
		تجارة
		تجارة خارجية - أخشاب
		تجارة خارجية - أسطول وطنى
		تجارة خارجية - أسمدة
		تجارة خارجية - بضاعة
		تجارة خارجية - ترانزيت
		تجارة خارجية - صادرات
		تجارة خارجية - فحم
		تجارة خارجية - مواد تموينية
		تجارة خارجية - موانى
		تجارة خارجية - واردات
		تجارة عالمية
		تجارة عالمية - نقل بحرى
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
٥٠	٤	- الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠
		تخزين
		تخزين - اقتصاد قومى
		تخزين - بطاطس
		تخزين - تجارة خارجية

الصفحة	الدورة	
		تخزين - تسويق
		تخزين - صوامع
		تخزين - معوقات
		تخزين - موانئ
١٢٤	٨	- سياسة التخزين للمواد التموينية
		تزانزيت
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
		تشريعات وقوانين
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
		تليفونات
		تليفونات - أجهزة
		تليفونات - تطوير
١٢٠	٧	- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠
		خ
		خدمات
		خدمات - اتصالات
		خدمات - اقتصاديات
		خدمات - أقمار صناعية

الصفحة	الدورة	
		خدمات - تطوير
		خدمات - سنترالات الكترونية
		خدمات - سنترالات يدوية
		خدمات بريدية
		خدمات تليفونية
		خدمات جماهيرية
		خدمات ملاحية
		خدمات ملاحية - شحن وتفريغ
		خدمات ملاحية - موانئ
٢٣٦	١٣	- سياسة تطوير الخدمة البريدية
٢٤٨	١٤	- السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
		دخل قومي
		دخل قومي - ترانزيت
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية

الصفحة	الدورة	م
		سفن
		سفن - إصلاح
		سفن - تشغيل
		سفن - تمويل
		سفن - قطاع خاص
		سفن - قطاع عام
١٣٣	١٠	- الأسطول البحري التجارى المصرى عام ٢٠٠٠
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
		سكك حديدية
		سكك حديدية - تجديد
		سكك حديدية - تدريب مهنى
		سكك حديدية - تصنيع عربات
		سكك حديدية - صيانة
		سكك حديدية - عربات بضاعة
		سكك حديدية - عربات ركاب

الصفحة	الدورة	
		سكك حديدية - عمالة
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادي فى مجالات النقل والمواصلات
١١٠	٦	- المؤشرات العامة لسياسة السكك الحديدية حتى عام ٢٠٠٠
		سنترالات
		سنترالات الكترونية
		سنترالات يدوية
٢٤٨	١٤	- السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال
		سيارات
٣١	٣	- مشكلة النقل باقليم القاهرة الكبرى
١٧٣	١١	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى
		سيناء
		سيناء - سكك حديدية
		سيناء - شبكة طرق
		سيناء - مطارات
		سيناء - موانى
		سيناء - نقل برى
١٠٦	٥	- مستقبل النقل فى سيناء

الصفحة	الدورة	ش
		شبكات اتصالات
		شبكات اتصالات - تصنيع محلى
١٠٠	٥	- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية فى مصر حتى عام ٢٠٠٠
		شبكات طرق
		شبكات طرق - انفتاح اقتصادى
		شبكات طرق - تجديد
		شبكات طرق - رصف
		شبكات طرق - سيارات
		شبكات طرق - عمالة
١٠٠	٥	- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية فى مصر حتى عام ٢٠٠٠
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
٨٥	٥	- تطوير الطرق وحركة النقل عليها حتى عام ٢٠٠٠
٢١٢	١٢	- سياسة تطوير النقل المائى الداخلى
٣١	٣	- مشكلة النقل باقليم القاهرة الكبرى
١٧٣	١١	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى
		شركات استثمارية
		شركات استثمارية - نقل بحرى
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية

الصفحة	الدورة	ط
		طرق
		طرق - انشاء
		طرق - تطوير
		طرق - عمالة
		طرق - معدات
		طرق - مواصفات
		طرق - نقل بضائع
		طرق مائية
		طرق مائية - بحيرة ناصر
		طرق ملاحية
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
٨٥	٥	- تطوير الطرق وحركة النقل عليها حتى عام ٢٠٠٠
٢١٢	١٢	- سياسة تطوير النقل المائى الداخلى
٣١	٣	- مشكلة النقل باقليم القاهرة الكبرى
١٧٣	١١	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى
٦٥	٥	- النقل المائى الداخلى
		طيران
		طيران عارض
		طيران مدنى

الصفحة	النورة	
	طيران مدنى - إعداد فنيين	
	طيران مدنى - تدريب عاملين	
	طيران مدنى - ركاب	
	طيران مدنى - علاقات دولية	
	طيران مدنى - عمالة	
	طيران مدنى - معوقات	
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
٤٣	٢	- مشكلات الطيران المدنى والنقل الجوى
		ع
		عمالة
		عمالة بحرية
		عمالة بحرية - تدريب
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
		ف
		القاهرة الكبرى
		القاهرة الكبرى - أنفاق
		القاهرة الكبرى - تخليط

الصفحة	الدورة	
		القاهرة الكبرى - تخطيط سكانى
		القاهرة الكبرى - تخطيط عمرانى
		القاهرة الكبرى - توسعات
		القاهرة الكبرى - طرق
		القاهرة الكبرى - كبارى
		القاهرة الكبرى - مرور
		القاهرة الكبرى - مواقف انتظار
		القاهرة الكبرى - نقل عام
		القاهرة الكبرى - نقل ومواصلات
٣١	٣	- مشكلة النقل بإقليم القاهرة الكبرى
١٧٣	١١	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى
		قطاع خاص
		قطاع خاص - سفن
١٣٣	١٠	- الأسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠
		قناة السويس
		قناة السويس - اقتصاد
١٨٧	١٢	- حول سياسة تطوير ورفع كفاءة الموانى

الصفحة	اللمرة	
		قنوات ملاحية .
		قنوات ملاحية - تطوير
		- سياسة تطوير النقل المائي الداخلي
٢١٢	١٢	ك
		كابلات
		كابلات تليفونية - تصنيع
		- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام
١٢٠	٧	٢٠٠٠
		ج
		مجتمعات جديدة
		مجتمعات جديدة - تخطيط
		مجتمعات جديدة - مدن
		مجتمعات جديدة - نقل داخلي
		مجتمعات جديدة - نقل ومواصلات

الصفحة	الدورة	
٢٥١	١٤	- سياسة النقل في المجتمعات الجديدة مرور مرور - تخطيط مرور - تنظيم مرور - سلوكيات مرور - مشاكل
١٧٣	١١	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى مطابع مطابع البريد
٢٣٦	١٣	- سياسة تطوير الخدمة البريدية مطارات مطارات - استيعاب مطارات - تخطيط مطارات - تسهيلات
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادي في مجالات النقل والمواصلات
٤٣	٣	- مشكلات الطيران المدني والنقل الجوي
٦٣	٤	- المطارات المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

الصفحة	الدورة	ملاحظة
		ملاحه بحرية - عمالة
		ملاحه مائية
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
٦٥	٥	- النقل المائى الداخلى
		مواد تعدينية
		مواد تعدينية - موانى مصرية
٥٠	٤	- الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠
		مواد تموينية
		مواد تموينية - تخزين
١٢٤	٨	- سياسة التخزين للمواد التموينية
		مواصلات سلكية
		مواصلات سلكية ولاسلكية - استثمار
		مواصلات سلكية ولاسلكية - تطوير
		مواصلات سلكية ولاسلكية - تلفراف
		مواصلات سلكية ولاسلكية - تلكس
		مواصلات سلكية ولاسلكية - خطوط جوية
		مواصلات سلكية ولاسلكية - سنترالات

الصفحة	الدورة	
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
		موانى
		موانى - اقتصاد قومى
		موانى - إمكانات
		موانى - ترانزيت
		موانى - تطوير
		موانى - تمويل
		موانى - خدمات ملاحية
		موانى - صادرات
		موانى - عمالة
		موانى - مواقع
		موانى - واردات
		موانى بحرية
		موانى داخلية
		موانى مصرية
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
١٨٧	١٢	- حول سياسة تطوير ورفع كفاءة الموانى

الصفحة	الدورة	
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
٥٠	٤	- الموانئ المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠
٦٥	٥	- النقل المائى الداخلى



نقل

نقل - انفتاح اقتصادى

نقل - تجارة

نقل - تخطيط

نقل - عمالة

نقل - مرور

نقل بحرى

نقل برى

نقل جوى

نقل داخلى

نقل عام

نقل مائى

نقل نهري

نقل ومواصلات

الصفحة	الدورة	
١١	٢	- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات
٨٥	٥	- تطوير الطرق وحركة النقل عليها حتى عام ٢٠٠٠
١٢٤	٨	- سياسة التخزين للمواد التموينية
٢١٢	١٢	- سياسة تطوير النقل المائى الداخلى
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية الخدمات الملاحية
٢٥١	١٤	- سياسة النقل فى المجتمعات الجديدة
١٠٦	٥	- مستقبل النقل فى «سيناء»
٤٣	٣	- مشكلات الطيران المدنى والنقل الجوى
٣١	٣	- مشكلة النقل باقليم القاهرة الكبرى
١٧٣	١١	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى
٦٣	٤	- المطارات المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠
٥٠	٤	- الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠
٦٥	٥	- النقل المائى الداخلى

نهر النيل

نهر النيل - مجرى ملاحى

نهر النيل - مشروعات

نهر النيل - نقل بضائع

٢١٢	١٢	- سياسة تطوير النقل المائى الداخلى
-----	----	------------------------------------

الصفحة	الدورة	
		٨
		هيئة البريد
		هيئة البريد - خدمات مالية
		هيئة البريد - خدمات مصرفية
٢٣٦	١٣	- سياسة تطوير الخدمة البريدية
		٩
		وكالات
		وكالات بريدية
		وكالات ملاحية
٢٣٦	١٣	- سياسة تطوير الخدمة البريدية
٢٥٨	١٥	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية

التموين والتجارة الداخلية

الصفحة	اللمرة	1
		أجود
٢٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
		أدوات كتابية
٢٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
		أرز
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل
		الاستهلاك
		استهلاك
		استهلاك - أرز
		استهلاك - أسماك
		استهلاك - أغذية
		استهلاك - ألبان
		استهلاك - بروتينات حيوانية
		استهلاك - بيض
		استهلاك - ترشيد
		استهلاك - ذرة
		استهلاك - سكان
		استهلاك - قمح

الصفحة	الدورة	
		استهلاك - لحوم حمراء
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والاثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
٤٠٤	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الأسماك
٢٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان
		استيراد
		استيراد - تجارة داخلية
		استيراد - ترشيد
		استيراد - طماطم
		استيراد - قمح
		استيراد - لحوم حمراء
		استيراد - منظفات صناعية
		استيراد - نقد أجنبي
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٤٠٤	١٥	- سياسات إنتاج وتسويق الأسماك
٤١٣	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية

الصفحة	الدورة	
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		أسعار
		أسعار - تجارة داخلية
		أسعار - تخطيط
		أسعار - رقابة شعبية
٢٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٢٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		أسماك
		أسماك - استيراد
		أسماك - أسعار
		أسماك - اكتفاء ذاتي
		أسماك - تسويق
		أسماك - دعم
٤٠٤	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الأسماك
		أسواق
		أسواق التجزئة
		أسواق الجملة
		أسواق الماشية

الصفحة	الدورة	
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		أعلاف
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٣٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان
		أغذية محفوظة
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطحائن المصنعة
		اقتصاد قومي
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
		ألبان
		ألبان - استهلاك
		ألبان - استيراد
		ألبان - اقتصاديات
		ألبان - اكتفاء ذاتي
		ألبان - أمن غذائي
		ألبان - إنتاج
		ألبان - تسويق
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٣٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان

الصفحة	الدورة	
		أمن غذائي
		أمن غذائي - أسماك
		أمن غذائي - البان
		أمن غذائي - لحوم حمراء
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٤٠٤	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الأسماك
٣٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان
		إنتاج
		إنتاج - أسماك
		إنتاج - أعلاف
		إنتاج - ألبان
		إنتاج دواجن - رعاية بيطرية
		إنتاج زراعي
		إنتاج صناعي
		إنتاج قومي - أسعار
		إنتاج قومي - تجارة داخلية
		إنتاج محلي
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء

الصفحة	الدورة	
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٤٠٤	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الأسماك
٣٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان



		بداى اللحم
		بداى اللحم - أرباح
		بداى اللحم - استهلاك
		بداى اللحم - إنتاج
		بداى اللحم - تسعير
		بداى اللحم - تمويل
		بداى اللحم - مزارع
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية

بنور

بنور زيتية

الصفحة	الدورة	
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها بروتينات
		بروتينات - استهلاك
		بروتينات - إنتاج
		بروتينات - تسويق
		بروتينات - دواجن
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية بطاريات جافة
		بطاريات جافة - تجارة داخلية
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية بطاقات تموينية
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها بوتاجاز
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية

		بيض
		بيض - استهلاك
		بيض - أسعار
		بيض - إنتاج
		بيض - تسويق
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		ت
		تأمين
		تأمين - ماشية
٣٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان
		تاجر الجملة
		تاجر الجملة - هامش ربح
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		تجارة داخلية
		تجارة داخلية - أدوات كتابية
		تجارة داخلية - أسعار

الصفحة	الدورة	
		تجارة داخلية - انتاج محلى
		تجارة داخلية - بطاريات جافة
		تجارة داخلية - بنوك
		تجارة داخلية - بوتاجاز
		تجارة داخلية - تسويق
		تجارة داخلية - تطوير
		تجارة داخلية - دعم
		تجارة داخلية - رقابة
		تجارة داخلية - سلع كهربائية
		تجارة داخلية - سلع كيماوية
		تجارة داخلية - سلع معدنية
		تجارة داخلية - كيروسين
		تجارة داخلية - ملابس جاهزة
		تجارة داخلية - مواد بناء
٢٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٢٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
		تركيب محصولى
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها

الصفحة	الدورة	
		تسعيرة جبرية
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
		تسويق
		تسويق - تجارة داخلية
		تسويق - كفاءة
		تسويق - معوقات
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		تصدير
		تصدير - تنمية
		تصدير - طماطم
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		تصنيع
		تصنيع طماطم - خامات زراعية
		تصنيع غذائي - معوقات
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		تضخم
		تضخم - تنمية
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء

الصفحة	الدورة	تكاليف المعيشة
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء تموين تموين - استقرار تموين - أسعار تموين - بطاقات توزيع تموين - سياسات سعرية تموين - مرافق تموين - مشكلات
٢٦٧	١٠	- الاطار العام المشكلة التموينية ومواجهتها
		ج
		جلود جلود خام جلود خام - أسعار
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية حبوب حبوب - تخزين

الصفحة	الدورة	
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		خبز
		خبز - إنتاج
		خبز - بدائل
		خبز - ترشيد استهلاك
		خبز - تصنيع
		خبز - تكلفة
		خبز - جهود ذاتية
		خبز - جودة
		خبز - رقابة
		خبز - فاقد
		خبز - مشاكل
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		خضار
		خضار - استهلاك
		خضار - تسويق
		خضار - تصنيع
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٣٠٢	١٣	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة

الصفحة	الدورة	
		دعم
		دعم - أسعار
		دعم - ترشيد
		دعم - سلع غذائية
٢٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
٢٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
		دقيق
		دقيق - تعبئة
		دقيق - محسنات
٢٦٧	١٠	- الإطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		دواجن
		دواجن - استهلاك
		دواجن - أسعار

الصفحة	الدورة	
		دواجن - بروتينات
		دواجن - تحسين
		دواجن - تسويق
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		ذرة
		ذرة - استهلاك
		ذرة - إنتاج
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والأثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		رعاية بيطرية
		رعاية بيطرية - دواجن

الصفحة	العدد	
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		رقابة شعبية
		رقابة شعبية - أسعار
٢٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
		زيت
		زيت غذائية
		زيت غذائية - استهلاك
		زيت غذائية - إنتاج
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
		سكر
		سكر - استهلاك
		سكر - إنتاج

الصفحة	الدورة	سلع
		سلع تموينية - أرز
		سلع تموينية - استهلاك
		سلع تموينية - ذرة
		سلع تموينية - قمح
		سلع غذائية - دعم
		سلع غذائية - فجوة إنتاجية
		سلع كهربائية
		سلع كيمياوية
		سلع معدنية
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٢	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
		سياسات اقتصادية
		سياسات اقتصادية - استيراد
		سياسات اقتصادية - أسعار
		سياسات اقتصادية - تسويق
		سياسات اقتصادية - دعم

الصفحة	الدورة	
٢٢٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية




		صابون - استهلاك
		صابون - استيراد
		صابون - أسعار
		صابون - إنتاج
		صابون - أنواع
		صابون - تسويق
		صابون - دعم
		صابون - منظفات صناعية
٤١٣	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية
		صلصة
		صلصة الطماطم - استهلاك
		صلصة الطماطم - إنتاج

الصفحة	الدورة	ملاحظة
٢٠٢	١١	صناعة مائدة - مستقبل منتجات الطماطم المصنعة صناعة صناعة - أغذية محفوظة صناعة - صابون صناعة - منظفات صناعية صناعة الأغذية صناعة الأغذية - شركات مساهمة صناعة الأغذية - قطاع تعاوني صناعة الأغذية - قطاع خاص صناعة الأغذية - قطاع عام صناعة الخبز صناعة الدواجن صناعة الطماطم
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٤١٣	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		صيادون
		صيادون - إعداد
٤٠٤	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الأسماك

الصفحة	الدورة	ط
		طماطم
		طماطم - استهلاك
		طماطم - إنتاج
		طماطم - تصنيع
		طماطم - حفظ
		طماطم - صلصة مائدة
		طماطم - فاقد
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		ع
		عجول تسمين
		عجول تسمين - عرض وطلب
٣٤٨	١٣	- سياسات إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		عدس
		عدس - استهلاك
		عدس - إنتاج
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التمرينية ومواجهتها

الصفحة	الدورة	عصائر
		عصائر الطماطم
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		عمالة
		عمالة - هجرة
٣٣٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
		غ
		غذاء - احتياجات
		غذاء - أسعار
		غذاء - انتاج محلى
		غذاء - تصنيع
		غذاء - دعم
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل
		الاستهلاك
٣٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		غلاء
		غلاء - آثار اجتماعية
		غلاء - إسكان

		غلاء - تعليم
		غلاء - ثقافة
		غلاء - رعاية طبية
٢٢٦	١٢	- ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء
		ب
		فاكهة
		فاكهة - إنتاج
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
		فجوة إنتاجية
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
		فول
		فول - استهلاك
		فول - إنتاج
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
		ج
		قمح
		قمح - استهلاك

الصفحة	الدورة	
		قمح - استيراد
		قمح - اكتفاء ذاتي
		قمح - إنتاج
		قمح - فجوة غذائية
٢٦٧	١٠	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل
		الاستهلاك
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		
		كتاكت
		كتاكت التسمين - انتاج
٣٤٨	١٣	- سياسة انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		كيروسين
		كيروسين - تجارة داخلية
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية

الصفحة	النودة	
		لحوم
		لحوم - استهلاك
		لحوم - تبريد
		لحوم - تخزين
		لحوم حمراء
		لحوم حمراء - استيراد
		لحوم حمراء - أسعار
		لحوم حمراء - إنتاج
		لحوم حمراء - تسويق
		لحوم دواجن
		لحوم دواجن - استيراد
		لحوم دواجن - اكتفاء ذاتي
		لحوم دواجن - إنتاج
		لحوم مستوردة
		لحوم مستوردة - استهلاك
٢٨٣	١٠	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائي والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية

الصفحة	الدورة	
		ماشية
		ماشية - أسواق
		ماشية - تأمين
		ماشية - تسويق
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٣٩٥	١٤	- سياسة إنتاج وتسويق الألبان
		مخابز
		مخابز - عمالة
		مخابز آلية
٢٨٧	١١	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
		مزارع
		مزارع دواجن
		مزارع سمكية
٢٦٧	١٠	- الإطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٣٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٤٠٤	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الأسماك

الصفحة	الدورة	
		معامل تفريخ
		معامل تفريخ - آثار اقتصادية
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
		معجون طماطم
٢٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		ملابس جاهزة
		ملابس جاهزة - تجارة داخلية
٢٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية
		منتجات
		منتجات ألبان - أسعار
		منتجات ألبان - إنتاج
		منتجات ألبان - تسويق
		منتجات حيوانية
		منتجات حيوانية - سياسات سعرية
		منتجات طماطم
٢٤٨	١٣	- سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية
٢٠٢	١١	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
		منظفات صناعية
		منظفات صناعية - استهلاك
		منظفات صناعية - استيراد

الصفحة	الدورة	
		منظفات صناعية - أسعار
		منظفات صناعية - إنتاج
		منظفات صناعية - أنواع
		منظفات صناعية - تجارة خارجية
		منظفات صناعية - دعم
		منظفات صناعية - صناعة
٤١٣	١٥	- سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية
		مواد بناء
٣٢١	١١	- تطوير التجارة الداخلية

المحتوى

١- النقل والمواصلات

الدورة الثانية ١٩٧٥ - ١٩٧٦

١١

- الانفتاح الاقتصادى فى مجالات النقل والمواصلات

الدورة الثالثة ١٩٧٦ - ١٩٧٧

٣١

- مشكلة النقل باقليم القاهرة الكبرى

٤٣

- مشكلات الطيران المدنى والنقل الجوى

الدورة الرابعة ١٩٧٧ - ١٩٧٨

٥٠

- الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

٦٣

- المطارات المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

الدورة الخامسة ١٩٧٨ - ١٩٧٩

٦٥

- النقل المائى الداخلى

٨٥

- تطوير الطرق وحركة النقل عليها حتى عام ٢٠٠٠

١٠٠

- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

١٠٦

- مستقبل النقل فى سيناء

الدورة السادسة ١٩٧٩ - ١٩٨٠

١١٠

- المؤشرات العامة لسياسة السكك الحديدية حتى عام ٢٠٠٠

الدورة السابعة ١٩٨٠ - ١٩٨١

١٢٠

- الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠

الدورة الثامنة ١٩٨١ - ١٩٨٢

١٢٤

- سياسة التخزين للمواد التسويينية

	الدورة العاشرة ١٩٨٣ - ١٩٨٤
١٣٣	- الأسطول البحري التجارى المصرى ٢٠٠٠
١٤٩	- نحو سياسة مستقبلية للنقل الجوى والطيران المدنى
	الدورة الحادية عشرة ١٩٨٤ - ١٩٨٥
٢٨٧	- مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى
	الدورة الثانية عشرة ١٩٨٥ - ١٩٨٦
١٨٧	- حول سياسة تطوير ورفع كفاءة الموانى
١٩٧	- سياسة النقل الجوى
٢١٢	- سياسة تطوير النقل المائى الداخلى
	الدورة الثالثة عشرة ١٩٨٦ - ١٩٨٧
٢٣٦	- سياسة تطوير الخدمة البريدية
	الدورة الرابعة عشرة ١٩٨٧ - ١٩٨٨
٢٤٨	- السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال
٢٥١	- سياسة النقل فى المجتمعات الجديدة
	الدورة الخامسة عشرة ١٩٨٨ - ١٩٨٩
٢٥٨	- السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية
	٢- التمويل والتجارة الداخلية
	الدورة العاشرة ١٩٨٣ - ١٩٨٤
٢٦٧	- الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها
٢٨٣	- تطور أنماط الاستهلاك الغذائى والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك
	الدورة الحادية عشرة ١٩٨٤ - ١٩٨٥
٢٨٧	- مشكلة الخبز وسبل علاجها
٣٠٢	- مستقبل منتجات الطماطم المصنعة
٣٢١	تطوير التجارة الداخلية

الدورة الثانية عشرة ١٩٨٥ - ١٩٨٦

٣٣٦ - ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء

الدورة الثالثة عشرة ١٩٨٦ - ١٩٨٧

٣٤٨ - سياسة انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية

الدورة الرابعة عشرة ١٩٨٧ - ١٩٨٨

٣٩٥ - سياسة انتاج وتسويق الألبان

الدورة الخامسة عشرة ١٩٨٨ - ١٩٨٩

٤٠٤ - سياسة انتاج وتسويق الاسماك

٤١٣ - سياسة انتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية

مطبوعات
المجالس القومية المتخصصة
— ٢٤٤ —

القاهرة
١٤١٠ هـ - ١٩٩٠ م

صدر من هذه الموسوعة :

- المجلد الاول : الزراعة والرى

- المجلد الثاني : الصناعة

– المجلد الثالث : السياسات المالية والاقتصادية

- المجلد الرابع : النقل والمواصلات - التموين والتجارة الداخلية

تحت الطبع :

المجلد الخامس : السباحة

The Specialized National Councils

have been established according to Article 164 of the Constitution of the Arab Republic of Egypt, in order to "assist in formulating a stable general policy in all fields of national activity".

They consist of:

- The National Council for Education, Scientific Research and Technology (1974)
- The National Council for Production and Economic Affairs (1974)
- The National Council for Culture, Literature and Information (1978)
- The National Council for Services and Social Development (1979)

المجالس القومية المتخصصة

أنشئت المجالس القومية المتخصصة بموجب المادة ١٦٤ من الدستور لتعاون في رسم السياسات العامة للدولة في جميع مجالات النشاط القومي .

وتتكون من :

- المجلس القومي للتعليم والبحث العلمي والتكنولوجيا (سنة ١٩٧٤) .
- المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية (سنة ١٩٧٤) .
- المجلس القومي للثقافة والفنون والآداب والإعلام (سنة ١٩٧٨) .
- المجلس القومي للخدمات والتنمية الاجتماعية (سنة ١٩٧٩) .

Supervisor General : D. Mohamed Abdel Kader Hatem

المشرف العام : د . محمد عيد القادر حاتم

Secretary General, Chancellor :

Mr. Talaat Hammad

الأمين العام : المستشار طلعت حماد

Technical Adviser :

Mr. Fathy Barakat

المستشار الفني : الأستاذ فتحى بركات

العنوان : ١١١٣ كورنيش النيل - القاهرة. Egypt. Cairo. Nile Corniche St. , 1113 Address:

